1

Ueber

das Verhältniß der freien Hansestadt Bremen zum deutschen Zollvereine.

Von

einem Bremer Kaufmanne.

Arnold Duckwitz

Bremen.

Druck und Verlag von Johann Georg Heyse.

1837.

Vorwort.

Die vorliegenden Ansichten über die Bremischen Interessen bei der jetzigen Gestaltung der Handels- und Gewerbs-Verhältnisse Deutschlands sind nur für einen kleinen Kreis von Freunden aufgezeichnet worden, und nur auf deren Verlangen hat der Verfasser sich gefügt, dieselben dem Herrn Verleger zum Druck zu übergeben. Es konnte ihm dabei nicht in den Sinn kommen, den reichen Gegenstand erschöpfen zu wollen, welches auch eben so wenig seinen Kräften als seinem Endzwecke angemessen gewesen wäre. Diese Notizen, denn etwas Anderes sind es nicht, sollen daher nur den Zweck haben, den wichtigen Gegenstand anzuregen, und reifere Urtheile und Erörterungen zur Vorbereitung auf künftige Ereignisse hervorzurufen. Nur die Rücksicht, daß die Veröffentlichung der Ansichten des Verfassers hierzu vielleicht etwas beitragen könnten, hat ihn bestimmt, dem Verlangen seiner Freunde nachzugeben.

Der Verfasser bittet daher bei der großen Schwierigkeit der Behandlung des sehr verwickelten Gegenstandes nicht zu übersehen, daß die ganze Sache neu ist, und auf keine gegebene Data zu fußen war, wie auch daß hier nichts weiter als Notizen und Stoff zu fernerem Nachdenken und Nachforschen gegeben werden sollen.

Erster Abschnitt.

Der Handel Bremens.

Der deutsche Zollverein, diese großartige, ächt nationale Erscheinung in unserm Vaterlande, hat in den letzten Jahren einen solchen Umfang und eine solche innere Festigkeit erhalten, daß die wenigen Staaten, welche demselben noch nicht beigetreten sind, in Betreff ihrer industriellen Verhältnisse dem Vereine gegenüber, ihren isolirten Zustand täglich schmerzlicher empfinden, indem ihre Industrie, der es jetzt an dem erforderlichen Raume gebricht, augenfällig stille steht oder gar zurück schreitet. Dieser Zustand wird für jene Staaten um so bedenklicher, jemehr die Thätigkeit, welche in den Vereinsländern sich entwickelt, die Industrie der Ersteren allmählig zu überflügeln und zu ersticken droht. Eine ernstliche Erörterung der Frage, ob für die annoch isolirt gebliebenen deutschen Länder nicht ein Anschluß an den Verein räthlich sey, wird daher immermehr zur Nothwendigkeit, und wenn schon für

Bremen dieselbe nicht eher zu einer vollständigen Entscheidung geführt zu werden braucht, als bis die benachbarten Staaten, Hannover und Oldenburg zu einem gleichen Schritte sich bestimmen, so möchte es doch wohl an der Zeit seyn, darauf hinzuarbeiten, daß die Sache für Bremen klar an's Licht gestellt werde. Dazu Einiges beizutragen ist der Zweck dieser Schrift.

Um nun das Verhältniß Bremens zu dem deutschen Zollvereine auffassen zu können, ist es zuvörderst nöthig auf den gegenwärtigen Zustand des Handels und der industriellen Thätigkeit Bremens einen Blick zu werfen. Es kann hier nicht die Absicht sein, eine Darstellung der allmähligen Entwickelung des bremischen Wohlstandes seit der Entstehung der Stadt zu geben, vielmehr wollen wir, da es sich um die Bedürfnisse der Gegenwart und Zukunft handelt, und unser gegenwärtiger Zustand sich auch ohne solche historische Untersuchung erklären läßt, uns nur an das halten, was Jedermann vor Augen liegt.

Seitdem die nord-, mittel- und süd-americanischen Märkte dem allgemeinen Handel geöffnet und der Suprematie ihrer Mutterländer entzogen wurden, erlangten die Hansestädte allmählig einen großen Antheil an dem Welthandel, nnd die Plätze, welche bis zu jener Periode den Handel mit entschiedenem Uebergewichte beherrschten, London und Amsterdam, verloren ihren vorherrschenden Einfluß, welcher ihnen von den Hansestädten und den schnell aufblühenden nordamericanischen Emporien streitig gemacht und ihren Händen theilweise entwunden wurde. Der deutsche Handel hörte auf sich der Vermittlung der Engländer, Franzosen und Holländer zu bedienen, und setzte sich nach und nach in dem directen Verkehre mit überseeischen Verbrauchs- und Productions-Ländern fest.

Die Hansestädte wurden Weltmärkte, welches sie früher wohl nicht waren; denn erst seit dem Aufschwunge des directen Verkehres mit America traten sie als große Stapelplätze auf, die nicht nur dem durch schiffbare Flüsse auf sie angewiesenen Inlande einen Markt für den Ankauf der Producte des Auslandes und für den Verkauf heimischer Erzeugnisse darboten, sondern auch anderen europäischen Ländern den Ueberfluß der bei ihnen aufgehäuften Waaren aller Zonen zuführten. Der letztere Umstand, als Folge eines ausgedehnten Handels mit allen Weltgegenden, deutet das eigentlich Characteristische eines Weltmarktes an, welcher seine Wirksamkeit im Vertriebe überseeischer Waaren nicht auf sein geographisches Handelsgebiet beschränkt, sondern dieselbe auch über entferntere Länder ausdehnt, und dadurch einen Zwischenhandel bewirkt, welcher einen solchen Handelsplatz zum Vermittler zwischen zwei oder mehr gleich fremden Ländern macht.

Wenn in einer noch nicht fernen Vergangenheit die geringe Concurrenz es jeder unternehmungslustigen Seestadt bei einiger Beharrlichkeit möglich machen konnte, sich einen bedeutenden Zwischenhandel zuzueignen, so hat die Regsamkeit der jetzigen Zeit, welche jeden localen Vortheil auf's äußerste geltend zu machen sich bestrebt, die Bildung eines Zwischenhandels und Weltmarktes bereits an Bedingungen geknüpft, daß nur solche Städte sich noch dafür eignen, bei denen jene Bedingungen ihre Erfüllung erhalten. Diese bestehen aber zunächst in einer vortheilhaften Lage an der See, oder in solchen Hafenanstalten, welche die Schifffahrt zu allen Jahreszeiten leicht machen; vor Allem aber in einem eigenen Handelsgebiete, in welchem stets ein sicherer Abfluß der Importen zu finden ist, wenn auch für eine Zeit die Nebenländer aufhören

Abnehmer zu seyn. Ohne diese letztere Hauptbedingung hat ein Markt selten eine Stabilität, und steht in großem Nachtheile gegen einen Solchen, bei welchem sie vorhanden ist.

Die Hansestädte Hamburg und Bremen erfreuen sich dieses Vortheils; und nachdem derselbe bei der Oeffnung des directen Verkehres mit America ihnen einen ausgedehnteren Waarenzufluß verschafft hatte, als früher die indirecten Waaren-Beziehungen es vermocht hatten, traten sie in erfolgreiche Concurrenz mit den englischen und holländischen Häfen für den Zwischenverkehr mit den Ostseeplätzen und allen denjenigen Märkten, in welchen der eine oder der andere Artikel fehlte, der bei ihnen grade in größerer Auswahl vorhanden war.

Wenn wir nun bemerken, daß Bremen nach Verhältniß des Umfanges seiner Geschäfte einen größeren Antheil an dem großen Zwischenhandel hat als Hamburg, so darf, wie erfreulich jene Erscheinung auch seyn mag, doch nicht außer Acht gelassen werden, daß andere Verhältnisse den bremischen Handel wieder mehr auf sein natürliches Gebiet beschränken können, und daß als eigentliche Basis des Handels der Verkehr mit dem Hinterlande, welches durch Flüsse und andere Verbindungswege unserm Seeplatze zugewiesen ist, die größere Berücksichtigung verdient. Nur dieser ist als sicheres, bleibendes Fundament zu betrachten; nur wenn dieser blühet, kann man ruhig ansehen, wenn temporär der Markt überführt wird und dessen Ueberfluß anderen Ländern zufließt. Blühet der Handel mit dem Inlande aber nicht, und muß daher ein Abfluß angebrachter Waaren nach anderen Ländern und Seemärkten durch Herabsetzung der Preise erzwungen

werden, so ist ein solcher Handel ein forcirter, welcher der Natur der Sache nach keine Dauer haben kann.

Die Andeutung, daß Bremens Seehandel einen größeren Umfang hat, als dessen inländisches Handelsterrain, welches durch das Stromgebiet der Weser und dasjenige der in dieselbe einmündenden Flüsse ursprünglich begränzt ist, erfordert, mag für den Augenblick genügen, bis weiter unten darauf zurückgekommen wird; und wollen wir zunächst untersuchen, welche Umstände eine solche den Bedarf des Hinterlandes überschreitende Erweiterung des Bremischen Seehandels herbeigeführt haben.

Zunächst finden wir die Ursache dieser Handelserweiterung darin, daß es im Character der Bremer wie überhaupt der Norddeutschen von jeher gelegen hat, jenseits des Meeres Niederlassungen oder Etablissements zu begründen. Dieser Trieb die Heimath zu verlassen, verstärkte sich nach dem Frieden von 1814 bedeutend durch mancherlei Veranlassungen, indem einestheils der Mangel an zuverlässigen Correspondenten in vielen uns jetzt zugänglichen Plätzen America's, anderntheils die Einwanderung tüchtiger Kaufleute aus dem Inneren Deutschlands in Bremen, die Aussicht auf leichten Erwerb für die im Inlande weniger bekannten, geborenen Bremer verringerte und diese nöthigte ihr Glück in anderen Welttheilen zu versuchen. Daher schreibt sich die große Zahl Bremischer Commanditen und Etablissements in fast allen Städten von Nord- und Süd-America und Westindien, und diesen ist besonders die genauere Kenntniß der Bedürfnisse und Producte der erwähnten Länder, und als Folge davon der Aufschwung eines großartigen Handels mit denselben zu verdanken.

Die Errichtung der vielen Bremischen Etablissements in America und Westindien bewirkte nach und nach eine

durchgreifende Umwandlung in der Art des Geschäftsbetriebes der Bremer. Bevor man genauer mit den Verhältnissen der transatlantischen Märkte bekannt war, wurde der Bremische Markt mehr durch Consignation für englische und americanische Rechnung, als durch Importen für eigene Rechnung versorgt. Als sich aber durch Ansiedelung der Bremer in America eine größere Sicherheit der Unternehmungen herausstellte, wurden diese mehr und mehr für eigene Rechnung betrieben, und da sie bald zu einer gewissen Regelmäßigkeit gediehen, entstand auch das Bedürfniß der Vermehrung der Zahl der eigenen Schiffe, denen sie eine äußerst vortheilhafte Verwendung darboten. Bremens Kaufleute ließen es sich daher angelegen sein, den Schiffsbau auf's kräftigste zu befördern, und durch vorzügliche Unterrichtsanstalten tüchtige Seeleute heranzubilden. Sie scheueten keinen Kostenaufwand ihren neuen Schiffen nicht nur die geeigneteste und dauerhafteste Bauart zu geben, sondern sie auch durch Eleganz der Einrichtungen und sorgsame Ausstattung mit allem Erforderlichen, auf einen solchen Fuß zu bringen, daß Bremen mit Stolz auf seine Handelsflotte hinblicken mochte. Die Bremische Schifffahrt gelangte zu einer solchen Vollkommenheit, daß sie nicht nur in der Schnelligkeit der Fahrt und der guten Lieferung der Güter, mit derjenigen der see-erfahrensten Nationen wetteiferte, sondern sich fast aller Orten vor den Letzteren eines entschiedenen Vorzugs erfreuete. Die Folge davon war, daß die Bremischen Rheder, weil sie genöthigt waren ihre Schiffe stets in der Fahrt zu halten, nunmehr beinahe das ganze Bremische Seegeschäft in ihre Hände fallen sahen.

Viele Umstände wirkten ferner darauf ein den Flor der Schifffahrt zu fördern, wohin besonders die große

Zahl deutscher Auswanderer zu rechnen ist, welche über Bremen ihren Zug nach America nahmen, deren Transport, obgleich nur als ein Nebenvortheil betrachtet, doch zu fernerer Vermehrung Bremischer Schiffe wesentlich beitrug. Da es nun im Interesse der Eigener stand, ihre Schiffe mit möglichst vollständigen Ladungen fahren zu lassen, so lag denselben nicht nur die Sorge ob, stets volle Ladungen zu importiren, sondern auch, selbst wenn das Zwischendeck durch Auswanderer besetzt war, zu exportiren, und so wurde auf jegliche Weise versucht deutsche Industrie-Erzeugnisse dem Americaner annehmbar zu machen. Dadurch wurde Bremens Rhederei zu einem Segen für Deutschland, und Bremens Handel im eigentlichen Sinne des Wortes, ein deutscher Nationalhandel.

Die Bremische Rhederei wurde daher ein wesentliches Mittel Deutschlands Fabrikate und Producte mit denen anderer Völker auf überseeischen Märkten in Concurrenz zu bringen, wo ihre Güte und Wohlfeilheit ihnen Käufer verschaffen mußte. Anders kann es auch nicht seyn, und das Interesse eines Landes erfordert auch, daß der Wetteifer der Producenten ihren Producten eine solche Vollkommenheit schaffe, daß sie in Güte und Wohlfeilheit von denen der fremden nicht übertroffen werden, und daher die Mitbewerbung auf ausländischen Märkten mit Glück bestehen. Immerhin bleibt es aber ein erfreuliches Zusammentreffen, wenn ein Interesse vorhanden ist, jene Producte dem Auslande zuzuführen und dasselbe damit bekannt zu machen, ohne eines größeren Vortheils zu bedürfen, als den mäßigen Lohn einer Fracht. Ist der exportirende Kaufmann mit einem so kleinen Nutzen zufrieden, so wird, wenn ein Geschäft einmal im Zuge ist, sich auch schon ein besserer Vortheil finden. Wenn aber

ein Handelsplatz nur eines so mäßigen Vortheils bedarf, um ein Ausfuhrgeschäft kräftig zu fördern, so konnte bei der rühmlichst geübten Beharrlichkeit der Bremer Kaufleute der Erfolg nicht zweifelhaft bleiben, und hat sich auf's entschiedenste herausgestellt, daß kein Hafen an der Nordsee für die Ausfuhr deutscher Erzeugnisse gleich günstige Verhältnisse darbietet als Bremen. Daher kommt es denn, daß Bremens Ausfuhr über See so sehr bedeutend ist und dem Betrage der Einfuhr nur um ein Unbedeutendes nachsteht.

Bei der Einfuhr haben sich allmählig die Verhältnisse auf ähnlichen Fuß gestellt, und wenn schon ursprünglich das Waarengeschäft die Vermehrung der eigenen Schiffe veranlaßte, so erlangte Letztere doch allmählig eine solche Ausdehnung, daß die Eigner derselben sich genöthigt sahen, gleich wie bei der Ausfuhr, der Schiffe wegen Waaren zu importiren, wobei der Gewinn einer mäßigen Fracht ebenfalls genügte um jene dazu zu veranlassen. Da ihre Hauptsorge darauf gerichtet seyn mußte ihre Schiffe zu füllen, so wählten sie vorzugsweise solche Artikel, welche bei geringerem Werthe schwer wiegen und einen großen Raum einnehmen, daher hauptsächlich Taback und Thran, zumal andere Verhältnisse, welche wir später berühren werden, für diese Artikel, besonders Taback, den Absatz in Bremen sehr begünstigten. Eben daher mag zum Theil die Erscheinung herrühren, daß schwere und voluminöse Artikel im Weserhandel vorherrschen, besonders die so eben erwähnten, für welche Bremen der erste Markt des Continents von Europa geworden ist.

Dem großen Umfange der Bremischen Rhederei ist es demnach zuzuschreiben, daß ein größeres Quantum Waaren dem Bremer Markte zugeführt wird, als dessen

Fluß- und natürliches Handelsgebiet eigentlich erfordert, und daß stets sich Vorräthe in Bremen vorfinden, welche einen Abfluß in größere Entfernungen erheischen. Dadurch bildete sich in Bremen der bedeutende Zwischenhandel nicht nur zu entfernter gelegenen Märkten, sondern auch zu den benachbarten Häfen, welcher Verkehr wiederum in der großen Zahl der kleineren Küstenfahrzeuge eine wesentliche Stütze gefunden hat. Ueberaus wichtig aber hat sich die Ausdehnung der Bremischen Rhederei für den Getreidehandel erwiesen, indem sie das Mittel darbietet, bei eintretendem Mangel in irgend einem Lande sogleich große Massen dorthin zu schaffen. Bremen ist daher in der letzten Zeit eine Hauptniederlage für Getreide geworden, da nach den bereits hervorgehobenen Principien der mäßige Gewinn einer Fracht schon zu starken Abschiffungen eine genügende Veranlassung war. Als z. B. im Jahre 1836 die Getreidepreise in Nordamerica einen guten Frachtertrag versprachen, wurden von Bremen aus große Abladungen von Getreide schon vorgenommen, während in anderen Plätzen der neue Ausweg kaum bemerkt worden war. Bremen verdankt daher der Vervollkommnung und der ausgedehnten Vermehrung seiner Schiffe nicht nur, daß eine große Zahl seiner Bewohner dadurch directen Erwerb fanden, sondern es verdankt diesem nämlichen Umstande auch, daß es neben der stabilen Versorgung seines Marktes für den Bedarf des Hinterlandes und neben dem Abflusse der Erzeugnisse des Letzteren, seinen so sehr bedeutenden Zwischenhandel *als eine Zugabe zu dem Verkehre mit seinem natürlichen Handelsgebiete erlangte.*

Der steigende *Zufluß* transatlantischer Erzeugnisse nach Bremen wurde durch den Ausbruch der französischen Juli-Revolution und der belgischen Insurrection noch

bedeutend verstärkt, weil die kriegerischen Verhältnisse den Handel der niederländischen Häfen lähmten und daher Engländer und Americaner ihre Consignationen mehr nach den Hansestädten richteten. In noch größerem Maße vermehrte sich zu jener Periode anderntheils der Absatz der überseeischen Güter in Bremen, besonders nach dem Westen Deutschlands, welcher sich in seinen Handelsbeziehungen mit Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen und Havre gestört sah, und seine Bedürfnisse fast ausschließlich von Bremen zu beziehen sich genöthigt fand. Dieser ungewöhnliche Abzug von Bremen dauerte bis 1834, in welchem Jahre man anfing eine ansehnliche Abnahme desselben zu bemerken. Holland rührte sich bald wieder kräftig; die Schifffahrt auf dem Rheine wurde in solchem Maaße verbessert und die Frachten so herabgesetzt, daß es zur Unmöglichkeit wurde, von Bremen sowohl auf dem Landwege als vermittelst der Plätze an der Oberweser nach den Provinzen des Ober-Rhein's und des Main's in gleich billiger Fracht als von Holland aus zu versenden; ja bei schweren und wenig Werth habenden Artikeln zeigte sich sogar eine Versendung von Bremen über See durch Holland den Rhein aufwärts wohlfeiler, als der directe Weg durch das Inland.

Hatten die angeführten Umstände den Bremischen Seehandel, sowohl in Betreff der Einfuhr wie der Ausfuhr, zu einem großen Umfange ausgebildet, und den Wiederabfluß der Importen in gleichem Maaße auch nach entfernteren Gegenden Deutschland's gestattet, so reducirte der Lauf der Dinge im Jahre 1835 und 1836 den Bremischen Binnenhandel, dessen Größe von hoher Wichtigkeit für die Größe des Seehandels ist, beinahe auf sein natürliches Flußgebiet.

Wenn es unvermeidlich war, daß bei dem Wiedereintritt friedlicher Verhältnisse in den Niederlanden, die Märkte desselben den Verkehr mit den Rheinprovinzen wieder an sich zogen, so machte andererseits jetzt der verwahrlosete Zustand der Ober-Weserschifffahrt sich sehr fühlbar, indem nur zu deutlich sich herausstellte, daß derselbe das Haupthinderniß sey, um die vielfachen Vortheile, welche die Eigenthümlichkeit des Bremer Marktes darbietet, im Geschäfte mit dem entfernteren deutschen Inlande geltend machen zu können.

Es war den Verhältnissen gemäß, daß dem Bremischen Binnenhandel derjenige Theil des Absatzes nach dem Westen entzogen werden mußte, welchen vorübergehende Verhältnisse ihm zugeführt hatten; allein in dem Maaße, wie es der Fall geworden ist, hätte es nimmer geschehen können, wenn der Weser ähnliche Verbesserungen wie dem Rheine zu Theil geworden wären.

Der mangelhafte Zustand der Oberweser ist daher wesentlich der wunde Fleck des Bremer Handels, und diesen zu heilen, dürfte zunächst die zu lösende Aufgabe seyn; denn die Weser ist die wahre Quelle, aus welcher Bremens Handel entsprungen ist und welche ihn für die Folge sichern muß. Zur Aufrechthaltung der Schiffbarkeit der Weser darf daher keine Kraftanstrengung und kein Kostenaufwand gescheuet werden, dergestalt, daß die Weserschiffahrt die Concurrenz mit jeder anderen Paralel-Wasserstraße ertragen könne. Wenn nun dieses für den Flor des Weserhandels ein wesentliches Erforderniß ist, so ist es für die Fesselung jenes Handels an Bremen nicht minder eine Nothwendigkeit, daß die Schifffahrt auf der Unterweser stets in solchem Stande erhalten werde, daß keiner Art von Land-

transport von der See bis Bremen eine Concurrenz mit derselben möglich sey. So lange dieses der Fall bleibt hat Bremens Handel so leicht nichts zu befürchten; hebt man diese Bedingungen seiner Existenz aber auf, so wird das Bestehen desselben precair.

Denn was zunächst die Schifffahrt auf der Unterweser betrifft, so würde Bremens Handel in seinen Grundfesten zu wanken beginnen, sobald man von Bremerhaven auf einer Eisenbahn den Gütertransport wohlfeiler bis Bremen beschaffen könnte als zu Wasser; die Basis seiner Existenz, die Weser, würde aufhören, Werth zu haben, und jeder durch eine Regierung begünstigte Platz würde dann so gut zum Großhandel geeignet seyn als Bremen, da der Vorzug, den Letzteres bis dahin durch seine Lage genossen, bis auf den allerdings nicht Unerheblichen, der Macht der Gewohnheit und der vorhandenen Capitale verloren seyn würde. Die Capitale lassen sich aber verpflanzen, und die Macht der Gewohnheit ist in der jetzigen lebenskräftigen Zeit nicht von der Stärke, wie in früheren Jahrhunderten, und wird durch die Gelegenheit zum leichteren Gelderwerbe gewiß überwogen. Wäre es daher möglich, auf einer Eisenbahn von Bremerhaven nach der Stadt die Güter wohlfeiler zu schaffen, als zu Wasser, so würde schwerlich zu hindern sein, daß die Bahn eine Fortsetzung nach dem Oberlande erhielte, und daß der Handel sich nach dem neuen Haven würfe, indem Bremen dann aufgehört hätte der Endpunkt der Unterweser- und See-Schifffahrt und der Anfang der Oberweserflußfahrt und des Landtransportes zu seyn; denn wo diese beiden Puncte zusammentreffen, findet sich der natürliche Markt. Wollte aber Bremen hindern, daß auf seinem Boden, auf Kosten der Mutterstadt sich ein neuer

Handelsmarkt bilde und das bisherige Wesergeschäft an sich zöge; so würde, wenn sich auswiese, daß an der Mündung der Weser der wahre Scheidungsplatz zwischen See- und Landhandel wäre, sicherlich durch benachbarte Staaten über kurz oder lang die Gelegenheit benutzt werden, ein anderes Bremen an der Unterweser zu schaffen, von welchem aus Eisenbahnen nach allen Richtungen in das Inland laufen könnten, ohne die alte Hansestadt zu berühren, wenn auch für jetzt in der Localität sich mancherlei Schwierigkeiten einem solchen Vorhaben entgegen stellen mögen.

Glücklicherweise ist aber kein Grund zu einer Besorgniß dieser Art vorhanden, denn die Flußfracht von Bremerhaven bis zur Stadt ist zu 1⅔ Rthlr. pr. 4000 ℔ zu beschaffen, welches auf den Centner drei Groten macht, für welchen Preis eine Strecke von acht deutschen Meilen auf einer Eisenbahn nie zurückzulegen seyn wird, weshalb eine solche, der Schifffahrt gegenüber, nie ein Bestehen würde finden können. Würde eine Bahn zwischen den genannten beiden Plätzen für den Handel der Stadt Bremen angelegt, so müßte dabei noch in Betracht kommen, daß die meisten Kaufleute ihre Waaren aus den Schiffen direct in ihre Waarenhäuser bringen, während, wenn selbe auf der Eisenbahn ankämen, sie bei deren Ausmündung auf Wagen geladen und noch die Umladungs- und Fuhrlohnskosten darauf gerechnet werden müssen, welches den Eisenbahntransport noch um ein Bedeutendes vertheuern würde.

Bremen hat nie verkannt, daß keine Kosten gescheuet werden dürfen die Unterweser, wie alle Schifffahrts-Anstalten an derselben, im besten Zustande zu erhalten; und wenn man in demselben Geiste fortfährt das Fahrwasser zu conserviren und die Havenplätze, Bremerhaven und

Vegesack hinsichtlich des Küstenhandels in das ihnen eigenthümliche Verhältniß zur Mutterstadt stellt, so ist nach der Seeseite hin Bremens Zukunft gesichert.

Sehen wir nun aber wiederum auf die Oberweser zurück, so erscheint die Lage des Bremer Handels hier bedenklicher. Nicht allein der oben angeführte Grundsatz, daß die Weserschifffahrt die Concurrenz mit jeder andern Paralel-Wasserstraße (namentlich Rhein und Elbe) müsse bestehen können, sondern auch der bei der Unterweser geltend gemachte Satz, daß keine Art des Landtransportes hinsichtlich der Wohlfeilheit der Fracht mit der Flußfahrt dürfe concurriren können, findet bei der Oberweser, (d. h. während der Zeit, wo der Strom nicht mit Eis belegt ist), seine volle Anwendung. Kann Bremen nach den Ländern oberhalb Münden zur Fuhr oder auf einer Eisenbahn dergestalt die Waare versenden, daß Jeder dieser Transportweise vor der zu Wasser nach Münden den Vorzug giebt, so ist der Vorsprung, den Bremen in jenem Handelsterrain hatte, dahin, und concurrirende Märkte genießen gleichen Vortheil, welches um so gefährlicher seyn würde, weil ein benachbarter größerer Markt von der einen Seite dann sein Uebergewicht im vollen Maaße fühlbar machen könnte, während von der anderen Seite die westlichen Handelsplätze des deutschen Vereinslandes ihre begünstigte Handelsthätigkeit geltend machen würden. Befände aber die Oberweser mit den in sie ausmündenden Nebenflüssen sich in derjenigen Verfassung, worin sie bei energischem Eingreifen der Uferstaaten ohne gar große Schwierigkeiten zu bringen wäre, so würde Bremen seine Praeponderanz in jenem Reviere keinem Concurrenten abzutreten brauchen.

Von keinem der Uferstaaten der Weser kann verkannt werden, daß durch diesen Strom der regelmäßige Absatz des größten Theiles ihrer Producte allein möglich ist, und nur durch ihn die Gelegenheit verschafft wird, einen Handel mit den Waaren fremder Länder nach den weiter nach dem Inneren gelegenen Provinzen zu treiben; es ist daher so sehr zu verwundern als zu beklagen, daß bisher so wenig für die Verbesserung des Fahrwassers der Oberweser geschehen ist. Nach den Zeugnissen einsichtsvoller Techniker stehen keine gar große Schwierigkeiten im Wege um den Strom bei dem niedrigsten Wasserstande auf seine Normaltiefe von ca. 3 Fuß zurückzubringen, indem, wo diese Tiefe jetzt nicht statt findet, eine Verwahrlosung und Verwilderung des Stromes unverkennbar ist, welcher durch Einengung des Sommer-Rinnsals abgeholfen werden könnte. Eine Tiefe aber von ca. 3 Fuß würde für die Flußfahrzeuge, welche nur bis Bremen fahren, vollständig genügen und hinreichend Raum lassen für alle diejenigen Verbesserungen, welche die neueren Erfindungen für die Schifffahrt zu Wege gebracht haben. — Alle Länder, welche die Weser durchströmt, sind in gleicher Weise bei der Verbesserung der Schifffahrt betheiligt, denn ihr Wohlstand hängt davon ab. Es giebt dabei keinen Bremischen, keinen Mündener und keinen Mindener Handel, es giebt nur einen Weser-handel, und das Interesse aller Uferstaaten ist Eins und dasselbe. Blühet das Geschäft in Bremen, so blühet es in allen Weser-Landen, denn in erst gedachter Stadt ist ein lebhafter Handel nur dann gedenkbar, wenn sie in großen Massen die Producte der Weserprovinzen dem Auslande zuführt, oder die Producte des letzteren den Städten an der Oberweser und vermittelst ihrer dem Hinterlande zugehen läßt. Alle sind daher bei dem Flore Bremens

betheiligt, so wie es Bremen bei dem Flore der Weserprovinzen ist; denn je reicher und blühender die Seestadt ist, desto kräftiger befördert sie die Productions-, Gewerbs- und Handelsthätigkeit in dem ganzen Bereiche ihres merkantilischen Wirkens; und andererseits je wohlhabender, blühender und productiver das Flußgebiet der Weser wird, desto besser gedeihet der Handel in der Seestadt.

Das wahre Wohl aller Uferländer der Weser hängt daher so genau zusammen, daß nur in dem vereinten Wirken Aller zu dem gemeinsamen Zwecke, der Strom und Schifffahrts-Verbesserung, das Heil zu suchen ist. Wohl hat einem solchen Bemühen mitunter der Krämergeist einzelner Corporationen zur Förderung vermeintlicher Local-Interessen, Hindernisse in den Weg gelegt, in dem kurzsichtigen Glauben, daß eine unmitlelbare Begünstigung Einzelner überaus wichtig sey, wenn auch dem ganzen Waarenzuge dadurch ein großes Hemmniß bereitet würde. Wir machen hierbei nur auf die Schifferzünfte der Oberweser, auf Privilegien bei dem Schiffszuge und auf das Wehr bei Münden aufmerksam, welches Letztere die Werra von der Weser abschneidet, und eine langwierige und kostspielige Umladung in Münden nothwendig macht. Man möchte beinahe dem Gedanken Raum geben, daß die erwähnten Begünstigungen getroffen wären in der Meinung, der ganze Weserhandel existire blos um den wenigen dadurch Bevorrechteten zum Unterhalte zu dienen, und daß man ganz übersehen habe, daß der Wohlstand großer Länderstrecken von der Freiheit und Leichtigkeit des Flußtransportes abhängig sey, wogegen die etwas größere oder kleinere Einnahme der wenigen erwähnten Begünstigten in gar keinen Betracht kommen sollte. Jeder Regierung sollte und müßte mehr daran liegen, daß die Interessen

ganzer Provinzen gefördert als daß Einzelne begünstigt und dadurch Stockungen und Hemmnisse mancherlei Art hervorgerufen werden, die, im rechten Lichte besehen, keineswegs den wirklichen Vortheil der Privilegirten fördern, sondern nur dazu dienen sie zu veranlassen, ihres Broderwerbes gewiß, den Anforderungen der Zeit und der Billigkeit ihr Ohr zu verschließen und in der alten so genannten guten Weise zu beharren.

Das Mündener Wehr sichert angeblich den Mündener Spediteurs den Gütertransport die Werra aufwärts über Wannfried nach Thüringen, Baiern und Ober-Hessen. Man sagt die Werra sei nicht fahrbar für die größeren Weserschiffe (Böcke), weshalb eine Umladung in Münden und Fuhrtransport durch die Stadt nothwendig sei. Wir wollen zeigen, wie es sowohl mit dem Ersteren wie mit dem Letzteren sich verhält, und es dürfte sich die Sache dann wohl etwas anders darstellen. — Das Wehr sichert Münden freilich die Spedition derjenigen Güter, welche jetzt die Weser aufwärts nach Wannfried an der Werra verladen, aber die Spedition der Güter, welche eben durch den Aufenthalt und die Kosten, die jenes Wehr verursacht, von dem Wasser- auf den Landweg geführt worden sind, verliert es gewiß. Es wird ferner dadurch die Ursache, daß Bremen, das heißt, der Weserhandel, die Weserschifffahrt, die Versorgung von Hessen, Thüringen, Franken u. s. w. auf dem Landtransporte mit Hamburg, Magdeburg und den Rheinhäfen zu theilen hat, weil alle jene Plätze nun fast eben so wohlfeil jenen Ländern die Waaren zuführen und abnehmen können als Bremen. Wie viele Schiffer könnten noch auf der Weser durch den Transport der Güter, welche durch dieses Stromhemmniß dem Bremischen Handel ganz entzogen werden, Beschäftigung

finden! Und andererseits wie viele deutsche Producte könnte Bremen mehr ausführen zum Austausch gegen transatlantische Waaren, die das Inland auf diesem jetzt so sehr beschwertem Wege beziehen könnte, wenn jene Hindernisse entfernt würden. Im Getreidehandel weiß man, daß wenige Tage oft einen enormen Unterschied machen, und wie viel Aufenthalt und Vertheuerung entspringen für hessisches Getreide aus diesem Wasserschlagbaume. Treibt der Mündener ein solches Geschäft nicht als Spediteur sondern als Kaufmann, so hat er offenbar selbst den Schaden davon. Vereinigen sich mit der Wegräumung dieses Wehrs die anderen erforderlichen Verbesserungen des Strombettes, des Schiffszuges, der Schiffer-Corporationen, so würde die Schifffahrt zu einer solchen Vollkommenheit gelangen, daß die Massen von Güter, welche jetzt entweder zur Fuhr nach Cassel, Nassau, Frankfurt rc. entweder von Bremen versandt oder von der Rheinseite bezogen werden, zum großen Theile der Weserschifffahrt zuflössen, und die Spedition derselben würde den Mündenern einen reichlichen Ersatz gewähren. Denn nur wenn alle Theile mit gleicher Bereitwilligkeit vermeintliche und veraltete Local-Interessen bei Seite legen um dem Nachbarn keinen Grund zur Beibehaltung der Seinigen zu lassen, ist es möglich, daß die Weserschifffahrt und der Weserhandel ihre Blüthe erreichen und Alle gleiche Vortheile davon ärndten.

Der zweite Punkt, daß die Werra nicht fahrbar sei für große Weserschiffe, hat bei ihrem jetzigen Zustande allerdings soweit seine Richtigkeit, aber umgekehrt möchte die Weser sich allerdings fahrbar für Werra-Schiffe erweisen. — Wenn das Strombette der Weser großer Verbesserungen fähig ist, so ist solches das Flußbette der Werra ebenfalls und dürfte dieselbe leicht auf den Punkt

zu bringen seyn, daß auch größere Schiffe als bisher sie befahren können. Die neuere Schiffsbaukunst hat ohnehin solche Fortschritte gemacht, daß die Weserböcke sich als colossale und überaus schwerfällige Maschinen darstellen, welche auch nur bei der Verwilderung des Weserstromes gut seyn mögen, weil sie die erforderliche Stärke haben um oft über den scharfen Kieselgrund der Weser durch Hebebäume geschoben zu werden. Werden aber beide Flüsse in denjenigen Zustand versetzt, der ihnen gebührt, so werden leichter gebaute Schiffe bei weit größerer Tragfähigkeit und weit geringerem Tiefgange einen leichteren, schnelleren und völlig so sicheren Transport gewähren, der dann auf der Werra eben so wohl thunlich seyn wird als auf der Weser.

Wenngleich das Mündener Wehr auf den ersten Blick einen Schein von Vortheil für Münden hat, so haben die anderweitigen zahlreichen Hemmnisse der Weserschifffahrt auch nicht einmal den Schein eines Vortheils für sich, und verdanken ihre Fortdauer lediglich einer Nichtbeachtung.

Außer den vielen seichten Stellen, welche eine zu große Ausbreitung des Stromes herbeiführt, finden sich Stromschnellen, welche durch felsigen Boden erzeugt werden. Daß aber auch diese beseitigt werden können, ist durch die im Jahre 1836 erfolgte Hinwegräumung der gefährlichen Liebenauer Steine aus dem Fahrwasser erwiesen, und wenn schon die Sachlage nicht allenthalben derjenigen der Liebenauer Steine gleich ist, so würden bei vorhandenem Willen doch gar leicht Hülfsmittel zu finden seyn. Es sind in neuerer Zeit ganz andere Werke vollbracht worden, gegen welche die erwähnten Stromschnellen höchst unbedeutend sind, wie sie denn auch eigentlich nur in Betracht kommen, wenn der Wasserstand auf's äußerste gesunken ist.

Ein anderes Uebel ist der Zustand der Leinpfade und des Pferdezuges von Bremen bis Münden, welche noch immer manche Lücken haben, und hinsichtlich der Regelmäßigkeit und Schnelle noch gar vieles zu wünschen übrig lassen. Zu den Uebelständen gehören ferner noch mancherlei Berechtigungen, Vernachlässigungen der Weidenpflanzungen am Strome zur Befestigung der Ufer und der Mangel an brauchbaren Winterhäfen, in welchen die Schiffe bei plötzlich eintretendem Eisgange Zuflucht suchen können. Auch eine Erweiterung und Erhöhung verschiedener Brücken, ist als eine lange gewünschte Verbesserung zu bezeichnen, da jetzt bei einem Wasserstande von ca. 9 bis 10 Fuß, die Schifffahrt gehemmt ist, weil verschiedene Brücken nicht mehr passirt werden können. Zu allen diesen zahllosen Hemmnissen der Weserschifffahrt gesellen sich noch die Weserzölle, von welchen jeder Uferstaat, mit alleiniger Ausnahme Bremens, welches zur Erleichterung der Schifffahrt bisher seine Quote von 45 Thlrn. (11 gGr. 1 Pf. pr. Sch☞) nicht erhalten hat, seinen Theil in Anspruch nimmt und nur zu Gunsten seiner eigenen Schifffahrt hat Ermäßigungen eintreten lassen, wodurch die Fahrt nicht nur noch mehr Verzögerungen sondern auch die Fracht eine große Vertheuerung erfährt.

Hierin ließe sich auch gar vieles ändern, wenn die Uferstaaten einig wären, und gemeinsam ihr gegenseitiges Wohl in einem einigen Systeme ihres Handels suchten. Im Vergleiche zu früheren Zeiten ist die Zahl der Zollstätten freilich außerordentlich reducirt worden, aber es bleiben derer noch genug übrig. Man könnte gar wohl bei Abgang der Güter von Bremen, die Zölle für die ganze Weserstrecke bis Münden oder so weit die Güter bestimmt sind, sofort durch ein gemeinsames Bureau

erheben lassen, und durch Angaben am Landungsplatze das Mittel der Controlle finden. Es bedarf wirklich nur eines einigen Strebens der Uferstaaten um dem Weserhandel einen Glanz zu geben, welchen er noch nie gekannt hat, und da er so tief eingreift in das ganze ökonomische Wohl einer großen Länderstrecke von 12 bis 20 Meilen nach allen Richtungeu um die Weser herum, so steht zu hoffen, daß man bald anfangen wird, das eigene Wohl in demjenigen aller Nachbarn zu suchen und zu finden. Eine enge und treue Verbindung der Uferstaaten ist dazu aber nothwendig, und eine gemeinschaftliche mit großen Vollmachten für die Verbesserung der Weserschifffahrt ausgestattete Commission dürfte das Wohl und den Vortheil aller Betheiligten wesentlich fördern, und die Weser bald auf einen solchen Stand bringen, daß eine Concurrenz irgend einer Transportweise auf dem Landwege mit der Flußfahrt nicht möglich sey.

Nur wenn dieses Letztere erreicht wird, ist der Weserhandel, und der Güterzug, durch die an diesen Strom gränzenden Provinzen, einer großen Ausdehnung fähig, zumal wenn noch Eisenbahnen, die in den Fluß ausmünden, dem Gütertransporte zu ferner gelegenen Stromgebieten zu Hülfe kommen.

So ist die Lage der Sache und wenn Regierungen und Regierte aus dem Auge verlieren, daß die herrliche Wasserstraße, die ihnen die Natur verliehen hat, gehegt und gepflegt werden muß gleich einem geheiligten Palladium, das die Quelle ihres Wohlstandes und der politischen Gesundheit ihrer Völker ist, so arbeiten sie an ihrer eigenen Verarmung und ihrem Ruine.

Nur wenn der Gütertransport bis an die Gränze von Thüringen mit Regelmäßigkeit und in so billiger Fracht geschieht, daß kein Landweg, der mit der Weser paralel läuft, damit concurriren kann; also die Waaren bis in das Herz von Deutschland vermittelst dieses Canals so wohlfeil gebracht werden, daß Jeder dieser Straße entschieden den Vorzug zu geben keinen Anstand nimmt: so liegt auf der Hand mit welchem Uebergewichte der Weserhandel das Innere unseres Vaterlandes an sich fesseln muß.

Dem Königreiche Hannover würde während der Sommerzeit zwar ein Theil seines jetzt zu erhebenden Durchgangszolles von dem auf der Landstraße transitirenden Gute entgehen, aber keineswegs so viel als es wohl scheinen möchte; denn ein gut Theil desjenigen, welches bisher zur Fuhr über Hannover, Göttingen &c. nach Frankfurt, Nassau und Hessen ging, nimmt schon jetzt seinen Weg über Minden, und noch mehr erhalten jene Gegenden, wie auch Baiern, selbst Coburg und der Südabhang des Thüringer Waldes von der Rheinseite her; welcher Umstand den annoch gebliebenen Güterzug zu Lande durch Hannover jährlich mehr zu beschränken im Begriff steht. Erwägt man, daß der Seestadt, deren Flor den Flor des Handels im Königreiche Hannover mehr oder minder bedingt, durch die angedeuteten Hindernisse die Flügel gelähmt werden, welches auf das Königreich stets zurückwirkt und der Natur der Sache gemäß zurückwirken muß; so liegt es auch im wohlverstandenen Interesse Hannovers einen directen Ausfall seiner Finanzeinnahme, der überdies in kurzem von selbst eintreten wird, nicht zu beachten, um indirect einem Aufschwunge des Wohlstandes seiner Bewohner nicht

hinderlich zu sein, welcher wie schon erwähnt, durch das Wohlergehn des Bremischen Handels bedingt wird. Es kommt ferner in Anschlag, daß wenn die Handelsverhältnisse durch Verbesserung der Flußfahrt für den Sommer sich einmal festgestellt haben, diese Verbindungen im Winter fortdauern, weil dann andere Wasserstraßen ebenfalls gesperrt sind, und würde der einmal begründete stärkere Verkehr während des Winters ein bedeutend größeres Quantum Güter über den Landweg nach dem Inlande führen als seither der Fall war, welcher Winterzuwachs, wo nicht ganz, doch gewiß zum guten Theile den Sommerausfall aufwiegen müßte.

Es ist schon erwähnt worden, daß zum Gedeihen des Weserhandels sehr wesentlich die Anlage von Kunststraßen und Eisenbahnen beitragen kann, welche den Zweck haben, das Handelsgebiet der Weser mit demjenigen anderer Ströme in Verbindung zu setzen. Dahin gehört vor Allem die Anlage einer Eisenbahn von Minden nach Cöln, deren Ausführung von den segensreichsten Folgen für das Weser-Interesse seyn wird. Eine ähnliche Anlage von Münden nach dem Maine für Waarentransport durch Pferdezug, (also ein einfacher Schienenweg) welcher sowohl der weniger kostspieligen Anlage nach, als der weniger kostenden Transportkraft wegen, dem Verhältnisse der zu durchstreichenden Provinzen am angemessensten seyn dürfte, zumal der Frachtsatz dadurch am wohlfeilsten zu stellen ist; würde im Süden dem Weserhandel gewiß wohlthun und den Herren in Münden über die Hinwegräumung des vielbesprochenen Wehrs die Augen noch mehr öffnen, da sie durch letzteres sich des guten Willens von Hessen versicherten, ohne welchen eine solche Eisenbahn-Anlage muthmaßlich ihren Endpunkt in Carlshafen finden dürfte.

Zu den Mitteln, welche zu einem Aufschwunge des Weserhandels beitragen können, gehört ferner die Anlage einer Eisenbahn von Bremen nach Hannover, jedoch, da von Hamburg aus ebenfalls eine Bahn angelegt werden würde, nur als der Anfang zu einer Fortsetzung bis Magdeburg; denn nur um mit Hamburg in Hannover und Braunschweig auf gleichem Fuße zu stehen, daher den jetzigen Stand des Handels in statu quo zu erhalten, könnte sie, wenn sie nicht weiter fortgesetzt würde, einen Werth haben. In der Verlängerung aber bis Magdeburg, um die Elbe und die von Magdeburg südlich laufende Eisenbahn zu erreichen, würde sie dem Weserhandel einen großen Zuwachs versprechen, indem Bremen dadurch in den Elbprovinzen mit Hamburg beinahe gleich begünstigt stände, ohne daß ein gleiches für Hamburg in dem Wesergebiete der Fall wäre. Denn gesetzt auch, daß diese Eisenbahn von Hamburg über Hannover nach Minden geführt würde, so hat Bremen bis Minden nur eine kurze Wasserstrecke zu befahren, gegen welche die zwei Mal längere Eisenbahn von Hamburg wohl nicht gefährlich zu concurriren vermögen wird. Andererseits ist die grade Eisenbahn-Entfernung von Bremen bis Magdeburg derjenigen von Hamburg aus gleich, und ansehnlich kürzer als die Wasserstrecke von Hamburg nach Magdeburg.

Aus diesen Andeutungen geht hervor, daß wenn alle Staaten, welche die Weser umgeben und ein und dasselbe Handelsinteresse haben, nur die Mittel gebrauchen wollen, die so handgreiflich in ihrem Besitze sind, sie dem Weserhandel, das heißt dem Handel und der industriellen Thätigkeit ihrer eignen Unterthanen, eine solche Ausdehnung zu geben vermögen, als man in diesen vernachlässigten Gegenden noch nicht gekannt hat; aber dazu gehört vor

allen Dingen: Einigkeit und Einheit in ihrem Bemühen, oder noch besser, Einheit in dem Systeme ihres Handels. Letzteres würde die Sache vollkommen machen.

Wenn nun einestheils der mangelhafte Zustand der Oberweser den Großhandel empfindlich beschränkt, so haben dessen Hülfsgeschäfte und die industrielle Thätigkeit der Bewohner Bremens einen fast noch empfindlicheren Stoß durch die Steuerverhältnisse der Staaten seines Handelsbereiches erlitten, indem Bremen in dieser Beziehung von Allen als „Ausland“ betrachtet worden ist.

Es ist nicht zu verkennen, daß dieser Umstand noch nicht allgemein in Bremen die Beachtung erlangt hat, welche er verdient, und daß man sehr geneigt ist, sich hinter den Phrasen zu verschanzen „Bremen sey blos eine Handelsstadt“ und „lebe nur vom freien Handel.“ Wir werden indessen zeigen, daß dasselbe keinesweges blos eine Handelsstadt ist, daß vielmehr der Bremische Großhandel eine Hauptstütze in solchen Verhältnissen gefunden hat, welche in vieler Hinsicht den Character des Fabrikwesens und industrieller Veredlung der Rohstoffe an sich tragen, und daß, weil für diese durch die Zollverhältnisse der Nachbar-Staaten die Freiheit der Bewegung gänzlich abgeschnitten worden ist, die Rückwirkung auf den Großhandel nicht ausbleiben wird und schon jetzt sich fühlbar gemacht hat.

Das Handelsgebiet Bremens, beschränkt auf die Weserprovinzen, ist augenfällig gegen die Handelsgebiete von Hamburg, Amsterdam und Antwerpen so sehr im Nachtheile, daß die Frage sich aufdrängt, wie geht es zu, daß Bremen noch so groß und reich hat werden können, als es ist? — Bremen, welches kein eigentlicher

Seehafen ist, sondern ein Platz, zu welchem die Waaren erst durch Leichterschiffe transportirt werden müssen; Bremen, welches seine Kaufleute durch sogenannte Eingangs- und Ausgangs-Accisen hart besteuert, — Bremen, dessen Versendungswege sowohl zu Wasser wie zu Lande die Schlechtesten im ganzen alten heiligen römischen Reiche sind; — Bremen, eingeklemmt zwischen Hamburg und Holland, welche beide beflissen sind, dasselbe möglichst niederzudrücken; dieses Bremen hat alle diese Schwierigkeiten überwunden und sich neben seinen mächtigeren Nachbarn und Concurrenten einen ehrenvollen Platz erworben, ja in manchen Fächern sie aufs vollständigste überflügelt.

Die wesentliche Ursache davon ist: die Industrie und Ausdauer der Bremer.

Wenn vermöge ihrer Lage, Hamburg, Amsterdam und Antwerpen Weltmärkte werden mußten, so konnte Bremen ein Gleiches nicht von seiner Lage allein erwarten, sondern es mußten nothwendig andere Umstände hinzutreten um die Stadt zu solchem Berufe tüchtig zu machen.

Wir haben bereits gezeigt, daß die Auswanderung so vieler Bremer nach America die nächste Veranlassung zu der großen Erweiterung des Bremischen Proprehandels seewärts und der Rhedereyen geworden ist, wie auch, daß diese wiederum sehr wesentlich zur Vermehrung des Ersteren beigetragen haben. Eine andere Folge der vielen Niederlassungen der Bremer im Auslande ist, daß dieselben sehr dazu mitwirkten den Bremischen Markt den Fremden bekannt zu machen und dadurch viele Consignationen herbeizuführen, welche sonst anderen Plätzen zugeflossen seyn würden. Wenn nun hauptsächlich den Reisen der Bremer über See und der Industrie der Bremischen Rheder

es zu danken ist, daß Bremen die großen Quantitäten Waaren aller Art auf seinem Markte erscheinen sah, und weit weniger der natürlichen Herrschaft über ein großes Handelsgebiet jene Zufuhren zuzuschreiben sind, so haben sich wegen des schlechten Zustandes der Transport-Mittel nach dem Inlande andererseits ganz eigenthümliche Verhältnisse gebildet, wodurch der Wiederabfluß dieser Anfuhren nach allen Gegenden Mittel-Europa's bewirkt worden ist.

Es ist schon angedeutet worden, daß die reichhaltige Ausstattung des Bremer Marktes vermittelst der starken Rhedereyen zwar einen ansehnlichen Zwischenhandel mit solchen Märkten und Gegenden begründet hat, die nicht zu dessen eigentlichen Handelsterrain gehören: allein mit diesem haben wir es bei unserer jetzigen Untersuchung eben so wenig zu thun, als mit den einzelnen, wirklichen größeren Aufträgen aus dem Wesergebiete. Vielmehr wollen wir uns mit derjenigen Art von Absatz nach dem Inlande beschäftigen, welche als die Regel gelten kann. Diese besteht jetzt zum großen Theile aus einer Art von Propre-Handel, indem diejenigen Häuser, welche sich mit dem Waarenvertreibe nach dem Inlande beschäftigen, sehr häufig am Bremer Markte für eigene Rechnung kaufen und durch persönliche Einwirkung auf die inländischen Käufer sich ihrer Waaren-Vorräthe wieder zu entäußern suchen. Es darf daher im allgemeinen wohl angenommen werden, daß der Vertrieb nach dem Inlande weniger aus einem Zuflusse direct eingehender Aufträge zu dem natürlichen Seemarkte, als durch die persönlichen Anstrengungen der Bremer Reisenden entsteht, die den Vortheilen, welche die starke Waaren-Anfuhr durch den Seehandel darbietet, Anerkennung zu verschaffen suchen. — Denn durch die verwahrloseten Versendungswege von Bremen aus, hat dieser Platz

selbst in seinem natürlichen Handelsgebiete hinsichtlich der Frachten wenig, und auch dieses nicht immer, vor benachbarten Plätzen voraus, mit denen er daher gewöhnlich in dieser Beziehung auf beinahe gleichem Fuße steht, so daß es außerordentlicher Anstrengungen bedarf eine Geschäftsstockung abzuwenden. Wenn zwar ähnliche Absatzverhältnisse, wie die eben beschriebenen, auch in anderen Seeplätzen, namentlich in Hamburg stattfinden, so ist doch der Unterschied zu bemerken, daß sie daselbst nicht die Hauptsache sind, während man sie in Bremen bei dem Binnenhandel füglich als die Vorherrschenden bezeichnen kann, welche mit größerer Mühe das herbeiführen, was sonst nicht zu erreichen seyn würde.

Das so eben Gesagte gilt im Allgemeinen von allen überseeischen Artikeln, mehr oder minder. Es kommt aber bei den hauptsächlichsten derselben noch ein Umstand zur Tracht, ohne welchen weder der Absatz, den Bremen hat, zu erzielen gewesen seyn, noch je der Markt eine solche Festigkeit und Sicherheit erlangt haben würde, den er ungeachtet aller Belästigungen dennoch erreicht hat. Es ist die besondere Kenntniß derselben, welche sich in Bremen gebildet hat, und der fabrikartige Betrieb vieler Geschäfte. Wir wollen dieses bei einzelnen Fächern näher zeigen.

Der wichtigste Stapelartikel Bremens möchte wohl Taback seyn, für welchen der hiesige Markt außer Frage der bedeutendste in Europa geworden ist. Schon im vorigen Jahrhunderte gelangten die hiesigen Tabacksfabriken zu großer Berühmtheit und bildeten nicht nur eine Basis für den hiesigen Tabackshandel überhaupt, sondern gewährten einer großen Zahl der Einwohner Nahrung und Wohlstand. Die Verarbeitung des rohen Stoffes, besonders zu Rauchtaback und Cigarren, gewann nach und nach eine solche

Ausdehnung, daß selbe eines der wichtigsten Unterhaltungs- mittel der arbeitenden Volksclassen geworden ist. Dieses ist aber sicher nicht der einzige Vortheil den Bremen aus seinen Tabacksfabriken gezogen hat, so beträchtlich derselbe auch an sich seyn mag; der Großhandel fand in denselben eine Hauptstütze. Diese aber bestand zunächst darin, daß der Importeur eine ansehnliche Zahl seiner Käufer nicht in der Ferne zu suchen brauchte, sondern in seinen Mitbürgern solche Abnehmer fand, deren stabilerer Absatz der fabrizirten Waare sie zu regelmäßigen Kunden machte, welche Käufer blieben, selbst wenn mancherlei Umstände den Abfluß des Rohtabacks von Bremen momentan verringerten. Die Fabrikation dieses Artikels vermehrte dessen Abzug, da der schlechte Zustand der Versendungswege den Transport des fabrizirten Tabacks weniger erschwert, als denjenigen des rohen, weshalb *ersterer daher leichter in großen Entfernungen und in die Handelsgebiete anderer Märkte zu schaffen war als der letztere.*

Ein anderer Vortheil, der für den Großhandel aus der umfassenden Tabacksfabrikation an Ort und Stelle erwachsen ist, besteht in der allmähligen Bildung eines Schatzes von Tabackskenntniß der ohne diese zahlreichen Fabriken schwerlich je das Eigenthum Bremens in demjenigen Maaße geworden wäre, als es nunmehr der Fall ist. Wie viel diese genaue Kenntniß des Tabacks dazu beigetragen hat das Geschäft in diesem Artikel zu seinem jetzigen Umfange auszubilden, ist eine bekannte Sache, denn die dadurch dem Auswärtigen gegebene Gewähr, stets diejenige Qualität von Taback zu empfangen, die sein Bedarf erforderte, ist für diesen ein wichtiger Beweggrund, vorzugsweise von Bremen zu kaufen, in welchem Platze

andere oben erwähnte Verhältnisse andererseits stets eine reiche Auswahl herbeiführten. Der Bremer Markt erlangte durch diese Gestaltung der Dinge nicht nur für die Tabackseinfuhr seewärts eine ungleich günstigere Stellung als concurrirende Häfen, sondern auch ein vollständiges Uebergewicht bei dem Wiederabfluße der Importen. Die Umstände nun, welche so sehr wesentlich dazu beigetragen haben dem Bremer Markte diese überaus günstige Stellung zu verschaffen, erscheinen bei den jetzigen Steuerverhältnissen des Inlandes in ihrer Wurzel bedroht. Denn sowohl der deutsche Zollverein als auch der hannoverisch-braunschweigisch-oldenburgische Verein belegen fremde verarbeitete Tabacke und Cigarren mit hohen Eingangsrechten, wodurch hinsichtlich der Bremischen Fabrikanten die dringende Besorgniß entstehen muß, daß sie ihre Arbeiten in der Folge werden zu beschränken oder ganz einzustellen haben, und daß sie am Ende sich von der Vaterstadt entfernen müssen, um sich in wohlgelegenen Städten des Inlandes niederzulassen. Auch haben in der That schon jetzt die bedeutenderen Tabacksfabriken ihre Arbeiten auf ein Weniges reducirt, und nur die Cigarrenfabrikation wird noch in großem Umfange betrieben, weil auf diese die jetzigen Zölle weniger Einfluß üben. Dauern diese Verhältnisse nun fort oder werden sie gar noch drückender, so wird Bremen seine so viel Wohlstand verbreitenden Tabacks- und Cigarrenfabriken in Zukunft auswanderu sehen, der Importeur würde sie alsdann vermissen, und die Kenntniß des Tabacks könnte, durch die Entfernung der Fabriken der Quelle beraubt, in ihrer weiteren Entwickelung gehemmt werden. Wir wollen nicht behaupten, daß eine Verbreitung oder Verpflanzung der Tabackskenntniß in solche Gegenden und Städte des Inlandes, welche in ungefähr

gleich hoher Fracht von allen Plätzen an der Nordsee ihre Beziehungen machen können, schon genüge einen Theil des Tabackshandels Bremen zu entziehen; denn die Kenntniß des Tabacks ist einmal in Bremen vorhanden, und viele andere Umstände, welche wir bei der Einfuhr berührt haben, sind nicht so leicht auf andere Seeplätze zu verpflanzen, dergestalt, daß das Tabacksgeschäft wohl befestigt in Bremen erscheint. Allein es bleibt doch gewiß, daß das Vorhandenseyn der Tabacks- und Cigarrenfabriken durch die Regelmäßigkeit, welche sie dem Verkaufe der Importen darbieten, wesentlich dazu beiträgt dem Bremer Markte reichliche Zufuhren zufließen zu lassen, so wie denn auch andererseits eben diese reichlichen Zufuhren und die große Auswahl im Ankaufe des Rohstoffes die hiesigen Tabacks- und Cigarrenfabrikation in einem blühenden Zustande erhalten muß, sofern derselben der Absatz in einem weiten Ländergebiete nicht verkümmert wird. Haben diese verschiedenen Fabriken aber einmal ihren Sitz im Inlande aufgeschlagen, so wird man sowohl sie als auch die inländischen Kaufleute, welche bei erlangter Sachkenntniß den Fabrikanten wohlassortirte Lager von Rohtabacke zur Auswahl vorlegen, nur dann noch zu Bremens Käufern rechnen können, wenn Bremen ihnen fortwährend den billigsten Markt zum Ankaufe bietet. Wenn aber einmal ein Zwischenverkehr inländischer Großhändler sich mehr ausbildet, so ist es klar, daß die Letzteren mit der Bremischen zweiten Hand in Concurrenz treten werden, falls andere Seeplätze niedriger stehen.

Der Großhandel hat also ein starkes Interesse dabei, daß möglichst viele Tabacks- und Cigarrenfabriken in Bremen blühen, ganz davon abgesehen, daß dadurch eine große Zahl bedeutender Häuser als Fabrikanten ihr Bestehen haben, viele Tausende aus der geringeren Volksclasse

dabei ihr Brod finden, deren Nahrungslosigkeit von unberechenbarem Nachtheile für das Ganze wäre, und daß der Staat eines beträchtlichen Zuwachses an wohlhabenden Bürgern sich erfreuen würde. Es geht ferner daraus hervor, daß Bremen sein Geschäft in Taback der Natur der Sache nach und in seinem wahren Interesse bloß und allein als Großhandel weder betreiben kann noch darf, sondern sein ganzes Streben darauf richten muß in dieser Branche eine Fabrikstadt im vollen Sinne des Wortes zu bleiben, oder selbst es noch mehr zu werden als es dieses jemals gewesen ist. Nur dann kann auf die Dauer der Großhandel seinen Umfang behaupten, der Markt Sicherheit erhalten und dem Importeur Anlaß gegeben werden stets Massen dieses Artikels heranzuziehen, wenn er sicher ist den Kern der Käufer immer in seiner Nähe zu finden. Derjenige Markt, welcher die größte Auswahl darbietet, wird dem Inländer stets der liebste seyn, und wenn gute Communicationswege mitwirken, kann es wohl nicht fehlen, daß alle die Umstände, welche so eben, als auch weiter oben hervorgehoben sind, wenn gehörig benutzt, Bremen den Rang des ersten Tabacksmarktes in Europa sichern können, daß aber, wenn die jetzigen Zustände fortdauern, die Zukunft unverkennbar recht trübe aussieht.

Was von Taback gesagt worden ist, gilt noch mehr von Zucker. — Bremens Raffinerien existiren nur noch dem Namen nach, und der Absatz von Rohzucker nach dem Inlande beschränkt sich auf die Fabriken, welche entweder an der Weser oder in ihrer Nähe liegen. Wie ganz anders würde es sich gestalten, wenn das durch einen genügenden Zoll gegen die Mitbewerbung englischer und holländischer Fabrikate geschützte Inland den Bremischen Fabrikanten in seiner ganzen Ausdehnung offen stände.

Denn da der raffinirte Zucker besser eine Fracht tragen kann als der Rohzucker, so würden Gegenden, die nicht daran denken den letzteren von Bremen zu beziehen, gar wohl die raffinirte Waare entbieten können, und daher der Absatz von Zucker überhaupt einen bedeutenden Zuwachs erfahren. Ueberdies würde der Bremischen Zuckerfabrikation noch der Umstand zum Vortheile gereichen, daß dieselbe von vielen Gelegenheiten zum Ankaufe schadhafter Rohzucker Nutzen ziehen kann, so wie die kundige Auswahl unter den Zufuhren, deren genaue Prüfung dem Bremer leichter wird als dem entfernten Inländer, wesentlich dazu beitragen müßte den Sitz der Zuckerfabriken an Bremen zu fesseln. Welch ein Vortheil für den Importeur, wenn er außer den Fabriken an der Oberweser an dem eigenen Markte eine solche Zahl von Käufern fände, die fast allein genügten seine bisherigen Anfuhren zu verarbeiten! Derselbe dürfte dadurch Veranlassung finden seine Importationen von Rohzucker zu vergrößern, die er jetzt beschränken muß, da er auf eine geringe Zahl von Käufern hingewiesen ist. So wie aber unsere Fabriken wieder aufblühen hat er deren in größerer Auswahl und wird überhaupt einen geregelteren Absatz und festeren Markt finden. Der nach dem Inlande handelnde Commissionair würde nicht minder dabei seinen Vortheil haben, denn wenn er jetzt den Rohzucker gegen eine Commission kauft, könnte er dann den raffinirten Zucker kaufen, welcher einestheils einen höhern Preis hat und anderntheils auch in größerer Quantität, wenn auch in vielen kleineren Pöstchen, versandt werden würde als der nur durch wenige inländische Fabriken jetzt bezogene Rohzucker, deren Bedarf der Bremische Commissionair nach wie vor zu beschaffen hätte. Es würde dann an dem Bremer Markte ein doppelter Umsatz stattfinden,

einmal der rohe Zucker und dann derselbe Zucker wieder als raffinirte Waare. Auch bei diesem Artikel hat der Großhandel also offenbar das Interesse des Wiederaufblühens der hiesigen Raffinerien, abgesehen von dem Vortheile, der dem Staate aus denselben — wie schon oben bei Taback gezeigt worden ist — erwachsen würde.

Wenn gleich in geringerem Maaße, findet ein ähnliches Verhältniß bei vielen anderen Artikeln Statt. Der Fettwaarenhandel rief Seifenfabriken hervor, welche in Bremen, bei freiem Absatze, zu großer Ausdehnung reifen könnten, aber jetzt, gleich den Zuckerfabriken, in Stillstand gerathen sind und sich durch neue Etablissements im Inlande ersetzt sehen. Bei diesem Artikel tritt der Umstand ein, daß beides, sowohl der fabrizirte als der rohe Artikel als Landeserzeugniß, Gegenstände der Zollbegünstigung seyn können; denn nicht nur dasjenige, was aus Fettwaaren fabrizirt wird, genießt einen Zollschutz, sondern der Hauptartikel, der Thran, genießt oder wird ihn ebenfalls genießen, wenn er durch, den Vereinsländern angehörende, Schiffe geliefert wird.*) Für den Augenblick würde es

*) Es ist eine bekannte Sache, daß bei den europäischen Völkern, welche ihre eigenen Schiffe auf den größern Fischfang, namentlich auf den Wallfisch- und Heringsfang aussenden, diese Schiffe gleichsam als Landesfabriken betrachtet und begünstigt werden. Der deutsche Zollverein erfreut sich noch nicht eines ihm angehörenden Seehafens, weshalb denn in seinen Verträgen noch keine Stipulationen ähnlicher Berechtigungen vorkommen konnten. Da es aber so sehr in seinem Interesse liegt eine Nationalschifffahrt zu besitzen und daher diese zu fördern, so ist nicht zu bezweifeln, daß bei einem Anschlusse Bremens die Fischereien durch eigene Bremische (Vereins-) Schiffe einer Begünstigung sich erfreuen werden.

Nimmt man an, daß dem deutschen Handelsbunde sehr daran liegen müsse durch eine ausgedehnte eigene Handelsmarine den

von keiner sonderlichen Erheblichkeit seyn, wenn der durch Bremische Schiffe heimgebrachte Thran sich des Zollschutzes erfreute, weil die Bremischen Fischereien nicht mehr von Belang sind. Wir stehen aber dem Anscheine nach an der Gränze einer Zeit, in welcher die Südseefischereien für Bremen sehr bedeutend werden können, und da würde es sicherlich ein wesentliches Förderungsmittel dieses nationalen Industriezweiges werden, wenn nach dem Vorbilde anderer Länder, der selbstgewonnene Thran eines, wenn auch nur mäßigen, Zollschutzes genösse. Schon bei den jetzigen Verhältnissen bemerken wir den großen Vorzug, den der durch hannoverische Wallfischfänger gewonnene Thran in dem Königreiche Hannover vor dem in Bremen angebrachten genießt, wodurch die Einfuhr anderen Thrans nicht gehindert, sondern nur der Zweck erreicht wird, daß der Hannoveraner den Zollunterschied an seinem Thrane gewinnt. Wenn daher einst Bremen nicht mehr als Ausland betrachtet wird, so kann der Zollschutz, welcher dem Bremischen Thran zu Gute kommt, das jetzige Verhältniß des Thranhandels nur dann ändern, wenn Bremens Fischereien so groß werden sollten, daß sie den ganzen

---

deutschen Nationalhandel getrieben zu sehen, da, wie wir schon erläutert haben, nichts mehr die Ausfuhr der Landesproducte fördert, als Jene, und dieselbe an sich schon mit großen Vortheilen verknüpft ist, so kann die Folge nicht ausbleiben, daß der Bund der Waareneinfuhr mit Nationalschiffen Vorrechte einräumen wird gegen diejenige mit Schiffen solcher fremden Staaten, welche nicht selbst der Vereinsflagge gleiche Rechte mit der eigenen zugestehen werden. Bremen hat bei seinen bisherigen Verhandlungen und Verträgen mit überseeischen Staaten niemals mit einem ähnlichen Nachdrucke hervortreten können, welcher sicherlich geeignet seyn dürfte ein großes Gewicht in die Schaale der Interessen der Bremischen Rhedereien zu legen.

Bedarf des Hinterlandes liefern können. So lange sie aber nicht so groß geworden sind, wird der Zollschutz nur dazu dienen, daß der Bremer einen um so viel höhern Preis für seinen Thran erhält, welcher als ein reiner Vortheil zu betrachten seyn wird. Ein gleiches Schicksal mit anderen Bremischen Fabriken haben die zahlreichen Gerbereien, welche jetzt nur noch langsam fortarbeiten um ihre Anlagen nicht verkommen zu lassen, und darauf gefaßt sind, ihr Fabrikat aufspeichern zu müssen. Weniger Einfluß auf die Lage des Seehandels übt der Verfall der Fabriken von Bremergrün, Baumseidenwaaren, Salpeter, Fischbein, Essig, Branntwein, Lichte und vieler Anderen, welche aber durch dieselben Umstände leiden, die den Ruin der mit dem Großhandel in näherer Berührung stehenden Fabriken herbeizuführen im Begriff sind.

Ein anderer sehr wichtiger Artikel, welcher mehr als funfzig Kaufleuten und außerdem der großen Zahl von Menschen, welche indirect dadurch leben, Bestehen gab, und welcher die Größe des mit demselben gemachten Geschäftes der Art der Behandlung verdankt, die bei der besonderen Lagerung vorgenommen wird, ist der Wein. Wenn man diesen Artikel auch nicht zu denjenigen rechnen will, die im Welthandel eine Rolle spielen, so bildet derselbe doch ohne Zweifel einen sehr ansehnlichen Theil des Bremischen Handels und einen der einträglichsten Geschäftszweige desselben. Wein ist von je her nur in geringem Maaße ein Markt-Artikel gewesen, denn der Umsatz damit geschieht nicht wie bei Colonialwaaren am Bremer Markte, wenigstens nur selten, sondern die Regel ist, daß der Weinhändler seinen Bedarf von den Productions-Ländern selbst bezieht, ihn durch längere sorgfältige Pflege zum Verbrauche geeignet macht, und dann selbst den directen

Verkauf an den Consumenten des Inlandes besorgt. Auch dieser bedeutende Handelszweig geht dem Untergange entgegen, was um so trauriger ist, da, der Lage der Sache nach, ein Weinhandel en-gros nicht dessen Stelle ersetzen oder sich heranbilden kann, weshalb dieser Geschäftszweig noch empfindlicher bedroht ist als der Handel mit Taback und Rohzucker. Denn die hohe Steuer, womit der deutsche Zollverein, als Retorsions-Maaßregel, französische Weine belegt, hat dem Verbrauche desselben allerdings Abbruch gethan, doch würde der Ausfall nicht so fühlbar sein, wenn der Zollverein nicht allen in den Gränzen desselben etablirten Weinhandlungen einen Zoll-Erlaß von 20 pCt. auf alle Weine gestattete, welche dieselben direct aus Frankreich beziehen. Es macht dieses auf das Orhoft einen Unterschied von circa 8 Rthlr., welche der inländische Weinhändler als Begünstigung vor dem Bremer genießt. — Die Folge davon ist, daß die Bremischen Weinhandlungen die Concurrenz nicht bestehen können, und sich genöthigt sehen nach und nach sich in den Vereinsländern zu etabliren und Bremen zu verlassen. Wenn jetzt dieses noch nicht so sehr auffallend ist, weil die Bremischen Weinhändler sich durch andere Verhältnisse persönlich zu sehr an Bremen gefesselt fühlen, um nicht jedes Opfer zu bringen, ihre Wohnung in der Vaterstadt beizubehalten, so ist nicht zu verkennen, daß die Aussicht auf leichteren Gelderwerb die folgende oder heranwachsende Generation schon veranlassen wird, ein Etablissement in solcher Stadt zu gründen, wo sie ihren Erwerb durch den Zollschutz gesichert sieht, und einen solchen Platz zu meiden, wo augenfällig für dieses Geschäft auf die Dauer kein Bestehen denkbar ist, wenn nicht andere commerzielle Verhältnisse eintreten. Ereignet sich nun der Fall, daß die

Weinhandlungen ihren Sitz nicht mehr in Bremen, sondern im Inlande haben, wo sie, um den Zoll-Erlaß zu genießen, ihren Wein direct aus den Productions-Ländern beziehen müssen, so ist es klar, daß dann in Bremen von einem Handel mit Wein nicht mehr die Rede würde seyn können, sondern daß dann nur eine einfache **Spedition** stattfinden könnte, wobei statt des Nutzens, den die bisherige Betriebsweise des Weingeschäftes mit sich bringt, nur wenige Groten verdient werden. Diese Spedition würde sich dann auch nur auf das Wesergebiet beschränken, welches bei dem jetzigen Weingeschäft keineswegs der Fall ist.

Wenn daher viele Hauptartikel ihren Weg von Bremen in das Inland dadurch finden, daß sie in Bremen entweder einer förmlichen Fabrikation unterworfen werden, oder eine fabrikartige Behandlung oder Veredlung erfahren, oder eine besondere Waarenkenntniß dieselben durch Auswahl und Sortiment dem Inländer annehmbar macht, oder endlich persönliche Bekanntschaften und beharrliche Anstrengungen und Geschäftserleichterungen mancherlei Art dabei wesentlich mitwirken; wenn ferner bei dem Seehandel, obschon nicht in demselben Maaße, ein ähnliches Verhältniß obwaltet, indem weniger die günstige Lage des Marktes, als die Bremischen überseeischen Etablissements, die großen Schiffsbauereien und Rhedereien, die Lust zu dem ehrenvollen Gewerbe der Seefahrt, nebst allen damit in Verbindung stehenden Hülfsgeschäften, die Größe des Bremischen Seehandels gründeten und nährten; wenn ferner manche Hauptartikel des See-Exports, als z. B. westphälische Leinen, eine besondere Appretur, Sortirung und Zeichnung erfahren und dadurch zu einer Bremischen Waare werden, so dürfte der Schluß nicht in Abrede zu stellen seyn, daß Bremen seinen Wohlstand keineswegs allein

seiner Lage als Handelsmarkt verdankt, sondern hauptsächlich der Industrie seiner Bewohner, welche trotz der wenig günstigen Lage der Stadt, doch aus derselben größere Vortheile zu ziehen verstanden, als im gewöhnlichen Laufe des Handels daraus zu entnehmen gewesen wäre, indem sie durch Veredlung der Rohstoffe und durch außerordentliche Anstrengungen in Benutzung der ihnen gestatteten Verkehrsverhältnisse, den Waaren einen Abfluß verschafften, der sonst nicht zu erlangen gewesen wäre, und dadurch dem Großhandel eine sehr wichtige Stütze gaben, die derselbe nicht entbehren kann.

Es sey erlaubt, hier noch des Getreidehandels zu erwähnen, welcher durch die bereits oben hervorgehobenen Umstände stets bedeutender werden zu wollen scheint. Dieser Handel ermangelt jetzt eines Zollfreien Abzuges in das Weserland, wenn dasselbe Bedarf dafür hat, weil das seewärtskommende Getreide in der Regel als fremdes betrachtet wird. Die Verbrauchssteuer ist freilich nicht so hoch, daß sie eine Einfuhr hindern würde, wenn wirkliches Bedürfniß eintreten sollte, allein jene reicht hin die Befriedigung manches momentanen Begehrs bei Preisen, welche wenig höher als die des Bremer Marktes sind, zu stören. Es darf aber nicht unerwähnt bleiben, daß wenn eine allgemeine Vereinigung sämmtlicher deutschen Länder zu einem gemeinschaftlichen Zollsystem zu Stande kommen sollte, dann alles Getreide von der Ems bis zum Niemen (Curland) als Landesproduct zollfrei seyn und das Geschäft damit ohne irgend eine Controle lassen würde.

Was nun nach diesen Aufstellungen ein Hauptfundament des bremischen Handels bildet, ist in seinen hauptsächlichsten Theilen mit einer Zerstörung bedroht, durch

die Zolllinien, welche die Stadt umschließen und Bremen den beiden deutschen Handelssystemen gegenüber als Ausland darstellen, indem jetzt allen denjenigen Erzeugnissen, welche dessen Industrie schuf oder veredelte, der Zugang in die Vereinsländer versperrt oder nur gegen schwere Abgaben gestattet wird.

Die einzige Hülfe, welche der Drang der Zeit darbietet, liegt in dem engen Anschluß Bremens an alle diejenigen Staaten, welche die Weser berührt. Nur wenn diese in treuem Vereine ein und dasselbe Interesse befolgen, ohne Eifersucht und mit Aufopferung partieller Vorrechte, um in dem Wohle Aller das Eigene zu suchen, kann Allen geholfen werden, und der sich verlierende Wohlstand aufs neue erstarken. Ohne ein solches Zusammenwirken wird schwerlich dem Weserstrom, wie dem Weserhandel überhaupt, eine gründliche Verbesserung bevorstehen, und so lange die Uferstaaten durch zwei verschiedene Zoll- und Handelssysteme verschiedenartige Interessen hervorrufen, und das Herz des Weserhandels, Bremen, als Ausland betrachten, bieten sich in der That viele Schwierigkeiten dar das erwünschte Ziel zu erreichen. Wenn aber der Tag erscheint, an welchen Hannover, Braunschweig, Oldenburg und Bremen in einer Vereinigung mit dem großen deutschen Handelsbunde ihr Heil suchen, dann zerfällt von selbst Alles, was jetzt dem Wohlergehen der genannten Staaten im Wege steht. Die Regulirung der Weserschifffahrt und des Strombettes kann dann keine Eifersucht unter den Uferstaaten mehr erwecken; der hannoversche Transitzoll hört auf die Landfrachten von Bremen nach dem Süden zu beschweren, und Bremens Fabriken mit allen Hülfsgeschäften des Großhandels haben kein Hinderniß mehr dem letzteren Stütze und Grundlage zu werden. Bremen würde dann der

Seehafen des großen deutschen Vaterlandes werden, und anstatt von demselben als Ausland betrachtet und vielleicht vernachlässigt zu seyn, würde der Bund ein hohes Interesse dabei haben Bremen stark und reich zu sehen, damit es in den Besitz der Mittel gelange mehr und mehr die Producte der Natur und der Industrie des weiten Inlandes dem Auslande zuzuführen. Denkt man sich aber einmal das Gegentheil und Bremen beharrlich sich weigernd dem großen vaterländischen Vereine als Mitglied anzugehören, so wird dasselbe seine Industrie mit eigener Hand zerstören, seinen Handel auf die mindest einträgliche Art des Geschäftsbetriebes zurückführen, und nur von dem guten Willen fremder, blos durch die Bande der Politik mit ihm verbundenen Staaten erwarten, ob sie seinen Handel toleriren oder durch Zollbegünstigungen und Anlagen verbesserter Communicationen anderen Städten nach und nach einen großen Theil desselben zuwenden wollen.

So lange Bremen im Handel allein steht, hat es wenig Grund unter sich und bleibt stets ausgesetzt aufs empfindlichste in seinen höchsten Interessen verletzt zu werden. Ist Bremen aber Mitglied des Bundes, so hat es dergleichen nicht nur nicht zu besorgen, sondern darf vielmehr erwarten als Seehafen des Vereins die größten Begünstigungen zu erfahren, da diese alsdann unmittelbar das Interesse des Ganzen befördern.

Erst nach Erlangung eines oder mehrerer Seehäfen an der Nordsee kann es dem deutschen Handelsbunde leicht werden das Ausland zu Concessionen zu nöthigen, welche allezeit nur vortheilhaft für Bremens Handel seyn können; vereinigte sich aber einmal Hannover und Oldenburg mit dem Handelsbunde und Bremen bliebe ausgeschlossen, so

dürfte leicht Schlag auf Schlag sich folgen um dessen Handelsgröße zu zertrümmern.

Wir glauben jetzt angedeutet zu haben welche Ursachen den Handel und Wohlstand Bremens zu seiner jetzigen Höhe brachten, nicht minder wie der Zustand der Weser=schifffahrt und die Entstehung der beiden Zollvereine in dessen Nähe lähmend auf dieselben einwirkten, und daß ferner das Heil allein in einer engen commerziellen Verbindung mit den Weser=Ufer=Staaten wieder zu erlangen seyn dürfte, und wollen daher jetzt zu einer Betrachtung des großen deutschen Zollvereins übergehen.

Zweiter Abschnitt.

Der deutsche Zollverein.

Es kann hier nicht die Absicht seyn, eine genaue Darstellung der Eigenthümlichkeit dieser großartigen Erscheinung der neuern Zeit zu geben, denn es sind viele vortreffliche Werke darüber vorhanden, und wer sich über diese Sache belehren will, hat darzu hinreichend Gelegenheit. Wir wollen hier nur das Werk von Nebenius über diesen Gegenstand als besonders klar, ausführlich und reichhaltig anführen. — Wer aber nun einmal nicht belehrt seyn will, und glaubt schon durch seine Geburt in einer Seehandelsstadt alle Handelsangelegenheiten klar von Anfang bis zu Ende nur bei der Erwähnung des Namens derselben zu durchschauen, und wer da glaubt, es sey damit gethan, solche Fragen, an denen das Wohl oder Wehe eines Staats sich knüpft, durch irgend eine Floskel oder Phrase mit gelehrter Miene abfertigen zu können, für Solche würde auch eine ausführliche Darstellung in dieser

Schrift von keinem Nutzen seyn. Wer aber mit der Sache bekannt ist, soll hier nicht durch Wiederholungen belästigt werden, denn es ist nur die Absicht das Bild des deutschen Zollvereins in leichten Umrissen zu vergegenwärtigen, um Bremens Verhältniß zu demselben verständlicher entwickeln zu können.

Noch vor wenigen Jahren fand bei vielen deutschen Staaten das commercielle Interesse geringe Beachtung; Andere suchten ihre inländische Industrie durch Zölle gegen diejenige der Nachbarn zu schützen; allein die Beschränktheit der eigenen Märkte ließ ihr zum Aufblühen und zu kräftiger Entwickelung nicht den erforderlichen Raum. Es konnte daher die Folge dieser Maaßregel nur die seyn, daß die deutschen Staaten sich lediglich unter einander schadeten, ohne selbst davon Nutzen zu haben. Der Ausländer dagegen, begünstigt durch die Bedingung eines lebenskräftigen Aufschwunges seiner Fabriken und seines Handels, der Freiheit des Verkehres in einem weiten Länderkreise in seiner nächsten Umgebung, konnte mit leichter Mühe die gelähmte deutsche Industrie überflügeln, welcher die erwähnte Bedingung in der Nähe wie in der Ferne fehlte.

Vor der französischen Occupation waren in Deutschland die Zölle weniger fühlbar, weil eine minder starke Concurrenz mit der Industrie des Auslandes stattfand, und weil alle europäische Länder, mit Ausnahme Englands, desjenigen Landes, welches am besten und eigentlich allein die Handelspolitik von Grund aus verstand, dem freien Absatze der deutschen Fabrikate offen standen. Wenn daher auch damals französische und besonders englische Fabrikwaaren die deutschen Märkte füllten, so fanden eine Menge deutscher Erzeugnisse, die im eigenen Lande durch ausländische

ersetzt waren, ihren Abfluß nach Polen, Rußland, Frankreich, Spanien und Italien. Deutsches Getreide fand allenthalben willige Aufnahme, und so hatte damals das Inland sein leidliches Bestehen, trotz aller Plackereien der Zollstätten und anderer Erschwernisse.

Zur Zeit der französischen Herrschaft änderte sich die Lage der Dinge. Durch die Continentalsperre wurde der Abfluß deutscher Waaren über See gesperrt und England war beflissen an deren Stelle englische Fabrikate in Aufnahme zu bringen, welches namentlich auf Leinen einen verderblichen Einfluß übte.

Nach dem Pariser Frieden öffnete sich die Schifffahrt wieder, allein es bedurfte ausdauernder, vieljähriger Anstrengungen bis es gelang die deutschen Leinen auf den americanischen Märkten wieder in Ruf zu bringen. Hindernd waren dabei die schweren Eingangsrechte, womit alle transatlantischen Staaten fremde Fabrikate belegten, und wobei auch häufig die deutschen gegen englische Erzeugnisse zurückgesetzt wurden. Wenn nun England, die Vereinigten nordamericanischen Staaten und die erst emancipirten südamericanischen Länder den Zugang unserer Producte durch hohe Steuersätze mehr oder minder erschwerten, so war für Deutschlands Wohlstand noch verderblicher das allmählige Entstehen der Zollsysteme von Frankreich, Rußland, Oesterreich, Spanien und Italien. Deutschland fühlte jetzt schwer den Nachtheil in viele kleine Staaten getheilt zu seyn, deren keiner groß genug war um mit Erfolg für seine eigene Industrie ein angemessenes Schutz- und Zollsystem dem Auslande entgegen zu stellen. — Das deutsche Inland blieb nun nach wie vor den Ueberschwemmungen der fremden Industrie ausgesetzt, welche mit dem entschiedensten Uebergewichte dessen Märkte

beherrschte, indem sie, auf jegliche Weise im Vortheile, dem Aufkommen der deutschen Fabriken leicht begegnen konnte.

Wir wollen untersuchen, worin diese Vortheile der Fremden bestanden. Das erste Erforderniß für das Aufblühen der Industrie ist Freiheit im Absatz in einem großen vielverbrauchenden Ländergebiete. Nur wenn eine Fabrik ihre Waaren in großen Massen abzusetzen im Stande ist, kann sie wohlfeil arbeiten und in den Besitz der Mittel gelangen sich jede Verbesserung und neue Erfindung zu Nutze zu machen. Sie kann dann die Arbeit gehörig vertheilen und, sich auf ein Fach beschränkend, wird sie jede andere Fabrik überflügeln, welche der beschränkte Absatz nöthigt viele Artikel zu verfertigen, welche dann nie diejenige Vollkommenheit erlangen können, welche erzielt wird, wenn eine Fabrik ihre ganze Kraft nur auf die Hervorbringung einer einzigen Waare richtet.

Großbritannien verschloß allen fremden Industrie-Erzeugnissen den Eingang, um der eigenen Fabrikation freies Feld nicht nur in dem eigenen Lande, sondern auch in dessen Colonien zu lassen, wodurch dieselbe, des Absatzes gewiß, dem großartigsten Unternehmungsgeiste offne Bahn ließ. Es konnte daher nicht fehlen, daß der erfindungsreiche Geist der Engländer, in solcher Weise durch die Regierung geschützt, bald die brittische Industrie auf eine solche Höhe brachte, daß derjenige Ausländer, welcher aller dieser Vortheile entbehrte, im Kampfe gegen dieselbe erliegen mußte. — Alle civilisirten Völker der Erde folgten dem Beispiele Englands, indem sie in dem eigenen Lande durch Erschwerung der Einfuhr fremder Fabrikate ein freies Feld für ihre heimische Industrie schufen, deren Ueberfluß sie dann zollfrei dem Auslande darboten.

Deutschland blieb das alleinige Land, welches die Lehren Englands nicht beachtete und willig die Ueberschüsse der Industrie aller Länder aufnahm, ohne daß diese deutsche Waaren dafür zurücknehmen wollten. Deutschland, umgeben von Zollinien seiner sämmtlichen Nachbaren, zerrissen und zerstückelt durch kleine Steuersystemchen und Durchgangszollstätten aller Art, die keine freie Bewegung zuließen, stets überschwemmt durch Massen von Fabrikwaaren der Ausländer, mußte einer allgemeinen Verarmung entgegen gehen, da alle gewerbliche Thätigkeit in Stocken gerrieth und der Handel sich mehr und mehr auf ausländische Producte beschränkte, während die Einheimischen stets mehr werthlos wurden; Umstände welche nicht verfehlten ihre Rückwirkung auf den Werth von Grundeigenthum wie überhaupt auf alles vaterländische Eigenthum zu äußern.

Preußen erkannte zuerst die Nothwendigkeit diesem hereinbrechenden Uebel abzuhelfen und entwarf den Plan zu einer Vereinigung aller deutschen Staaten zu einem gemeinsamen Systeme des freien Handels durch Entfernung aller den Verkehr hemmenden Zollschranken und Versetzung der Steuerlinien an die äußersten gemeinsamen Gränzen. Dieser großartige Plan ist nun ins Leben getreten. Nur Oesterreich und einige norddeutsche Staaten nehmen noch Anstand sich dem Ganzen anzuschließen, aber schon bildet ein Länderkreis mit einer Einwohnerzahl von circa 25 Millionen einen einigen mächtigen Handelsbund. Durch das Versetzen der gemeinschaftlichen Steuer-Erhebung an die äußersten Gränzen des Vereins, wurde unter allen Staaten, welche daran Theil nahmen, ein völlig freier Handel und Verkehr, ein völlig freier Austausch aller Producte des Bodens und der

Industrie geschaffen und zwar unter keiner andern Beschränkung als lediglich derjenigen, daß Salz, Bier, Brannteweín, Landwein und Spielkarten, bei dem Uebergange von einem Staate in den Anderen einer Ausgleichungs-Abgabe unterworfen wurden, weil von diesen Gegenständen noch Abgaben bei der Production erhoben werden, welche in den Staaten verschieden sind. *) Der in dieser Weise geschaffene freie Verkehr in Deutschland mußte eine außerordentliche Handelsthätigkeit mit inländischen Erzeugnissen hervorrufen, eine Menge Gegenstände in den großen Handel bringen, welche bisher durch die Zollhemmnisse nicht versendbar und daher beinahe werthlos waren.

Die Leipziger Messe, von welcher so Viele glaubten, daß sie bei dem Anschlusse Sachsens an den Verein ihrem Untergange nahe kommen würde, hat, wie es auch nicht anders seyn konnte, einen solchen Umfang und solche Bedeutung erlangt, als man nie vorher gekannt hat. Leipzig wurde das große Emporium des Umsatzes deutscher Producte und Fabrikate, welche allmählig die ausländischen Erzeugnisse aus dem Binnenverkehre verdrängten, und das deutsche Capital der deutschen Industrie zuwendeten.

Die Anlagen von Fabriken aller Art häuften sich in allen Ländern des Vereins, indem man eines großen Absatzes gewiß, nunmehr mit sicherer Aussicht auf Gewinn sein Geld in dergleichen Unternehmungen anlegen konnte. Der nämliche Grund gestattete, es wagen zu

*) Zur Ausgleichung aller Betheiligten ist daher bei dem Gränzübergange die benannte Abgabe zu erlegen. Es steht indessen zu erwarten, daß man auch in dieser Hinsicht sich in kurzem vereinigen werde um jenen kleinen Rest der Erschwerung des Verkehres zu entfernen.

dürfen, nicht nur die Erfindungen anderer Nationen im Maschinenwesen bei der Fabrikation sich zu Nutze zu machen, sondern auch selbst eigene Verbesserungen in Anwendung zu bringen, wozu die frühere Beschränkung im Verkehr den Muth benommen hatte.

Die Größe des nun geöffneten Marktes erlaubte den Fabrikanten in großen Massen zu arbeiten; das einzige Mittel um billige und schöne Fabrikate zu liefern, welches Mittel bisher das große Geheimniß war, wodurch die Ausländer, namentlich die Engländer, Deutschlands Industrie überboten. Die Folge hat gezeigt, daß die Letztere schon jetzt sich außerordentlich gehoben hat und mit vielen Artikeln auf überseeischen Märkten mit Erfolg die Engländer und Franzosen bekämpft. Denn in Folge des Zollvereines und der Oeffnung des freien deutschen Binnenhandels sind mit Ausnahme weniger Artikel, für welche noch keine genügende Zahl von Fabrikanten vorhanden ist, die Preise deutscher Fabrikate nicht gestiegen sondern gefallen, weil die Fabrikanten aus erwähnten Gründen wohlfeiler arbeiten konnten, als es früher der Fall war.

Wenn Baumwollen- und Seidenwaaren einen Aufschlag im Preise erfuhren, so lag solches an der großen Steigerung des Preises der Rohstoffe, welches in Frankreich und England in gleicher Weise der Fall war und kann hier nur davon die Rede seyn, daß die deutschen Baumwollen- und Seiden-Fabrikate nicht höher als vergleichungsweise in anderen Ländern stiegen.

Wenn andere europäische Staaten, namentlich England, Frankreich, Oesterreich und Rußland als Regel ein vollständiges Prohibitiv-System für alle Industrie-Erzeugnisse anderer Länder einführten um die eigene

Fabrikation zu erzwingen, so befolgte der deutsche Zollverein ein ganz anderes Princip, indem er übereinstimmend mit den Ansichten von Adam Smith und gleichdenkender Schriftsteller, den Grundsatz befolgte, daß ein jedes Land nur diejenigen Fabriken mit Vortheil haben kann, welche es vermöge seiner Lage und seiner natürlichen Hülfsquellen eben so vortheilhaft als andere Länder zu betreiben im Stande ist, daß es aber die Sache der Regierungen bleibt, dafür zu sorgen, daß ihren Völkern Schutz zu Theil wird gegen die Begünstigungen, welche andere Regierungen ihren Unterthanen unter mancherlei Gestalt gewähren.

Denn die Freiheit des Handels und Verkehres unter verschiedenen Völkern, kann nicht wohl da Bestand haben, wo nur das eine Land von seiner Seite jedem Fremden gleiche Rechte und Vortheile im Verkaufe seiner Erzeugnisse mit dem Inländer zugesteht, dessen directe Staatslasten jener nicht mit trägt, sondern sie kann nur dann stattfinden, wenn der Fremde in seinem Vaterlande das völlig gleiche Recht gestattet, so daß vollständige Gegenseitigkeit obwaltet. Hat aber der Fabrikant, Producent oder Kaufmann des einen Landes einen Vortheil, so muß der Fabrikant, Producent oder Kaufmann des anderen Landes denselben Vortheil besitzen, um mit jenem auf gleichem Fuße zu stehen und den gemeinsamen Verkehr frei nennen zu können.

Freiheit des Verkehres zwischen zwei Völkern ohne gegenseitige gleiche Berechtigung wäre daher ein Unding. Dieses gilt nicht allein von dem (auswärtigen) Handel zwischen zwei Nationen, sondern nicht minder von dem Binnenhandel, der Production und Industrie, welche mit jenem in der innigsten Verbindung stehen und sich nicht entwickeln können, wenn ihnen der Absatz durch

Vorrechte der fremden geschmälert oder benommen wird. Der deutsche Handelsbund begründete nun die Freiheit des Handels und Verkehrs im ganzen Inlande, das heißt unter den Staaten des Vereines, welche in dieser Freiheit gegenseitig ihr Interesse hatten, da deren Industrie und Productivitet sich auf ziemlich gleicher Stufe befand und nur des größeren Feldes für ihre Ausbildung bedurfte. Ein mäßiger Steuerschutz beschränkte in der Versorgung der inländischen Märkte die Mitbewerbung der Ausländer, welche ohne Ausnahme schon vor der Einführung der Vereins-Steuern den deutschen Fabrikaten wie auch Erzeugnissen des Bodens den Zugang bei ihnen untersagten oder nur gegen ganz übertriebene Zölle gestatteten, so daß die Regierungen einschreiten mußten um Deutschlands Producenten auf eigenem Boden mit dem Ausländer nicht einen völlig ungleichen Kampf bestehen zu lassen.

Hätte man daher bei einer Vereinigung zum freien Verkehre unter den Vereinsstaaten keine gemeinschaftliche Schutzzölle eintreten lassen, so wären die Producenten des Vereinslandes mit nichten eines freien Handels theilhaftig gewesen, denn ihnen würde nach wie vor das Ausland verschlossen und sie dadurch stets in dem größten Nachtheile gegen den Fremden geblieben seyn. Wenn aber die eine Nation alle Vortheile; die Andere aber alle Nachtheile hat, so befindet sich der Handel und Verkehr bei der Letzteren in einem höchst unfreien Zustande. Man sage nicht, daß diejenigen Fabriken, welche am vortheilhaftesten in Deutschland betrieben werden könnten, trotz aller Concurrenz der Fremden doch hätten emporkommen müssen; denn wir haben schon erwähnt, welches die Bedingung des Aufblühens eines Industriezweiges ist und

daß diese Bedingung nicht vorhanden sey, wenn jeder Fremde seinen Ueberfluß zollfrei verkaufen kann, ohne daß der Inländer gleiche Freiheit im Auslande hat. Es kommt ferner hinzu, daß wohl schwerlich ein Artikel aufzunennen, der so entschieden wohlfeiler in einem Lande zu verfertigen ist, daß kein anderes Land damit concurriren könne; der Unterschied ist so groß nicht, und in der Regel steht die Fabrikationsfähigkeit in Deutschland im Allgemeinen ungeföhr auf gleichem Fuße mit andern Ländern. Denn wenn in dem einen Theile des deutschen Vaterlandes das Material und die Oertlichkeit für den Betrieb dieser oder jener Fabrik fehlt, so mangeln diese Erfordernisse in einem anderen Theile nicht; was daher dieeine Gegend nicht schaffen oder nur mit geringem Vortheile treiben kann, wird in einer anderen mehr von Umständen begünstigten geschehen. Je weiter daher das Gebiet des Vereines sich ausdehnt, desto reichhaltiger muß die Fabrikation werden.

Die Möglichkeit des Aufschwunges der deutschen Industrie war daher nur durch Errichtung von mäßigen Schutzzöllen herzustellen.

Mit den rohen Erzeugnissen des Bodens, sowohl des Ackerbaues als auch der Viehzucht, verhält es sich ebenso. Der Ausländer nimmt dieselben nur wenn die eigene Noth ihn dazu zwingt; es muß daher erfreulich seyn, wenn in Deutschland solche Umstände eingetreten sind, welche einer größeren Bevölkerung Arbeit und Mittel verleihen die reichen Bodenerzeugnisse zu verzehren und zu verarbeiten, und den Blick des Producenten mehr vom Auslande ab, auf das Inland selbst richten, oder mit andern Worten, ihn weniger abhängig von dem Gutdünken des Ausländers machen. Viele Erzeugnisse des Bodens werden

mehr und mehr in die Hände deutscher Fabrikanten übergehen, wodurch ein geregelter Absatz gesichert wird, der höchst vortheilhaft und heilbringend zurückwirken muß. Die Begünstigung, welche der Industrie durch Schutzzölle gewährt wird, trägt daher wesentlich dazu bei den Handel mit deutschen Rohstoffen frei zu machen, indem er ihn der Tyrannei ausländischer Gesetzgebungen mehr und mehr entzieht. Ungeachtet nun die meisten ausländischen Gesetzgebungen sowohl die fremden Industrie-Erzeugnisse als auch viele fremde rohe Producte des Bodens mit solchen Zollsätzen belegt haben, daß selbe einer völligen Prohibirung gleich stehen, so wich dennoch der deutsche Handelsbund gänzlich von jenem illiberalen Systeme ab und besteuerte die Erzeugnisse und Fabrikate des Auslandes nicht höher als gerade nöthig war um für die inländische Industrie eine Ermunterung und mäßiger Schutz zu seyn, wodurch die ausländische Einfuhr keinesweges abgeschnitten sondern nur erschwert wurde, so daß dieselbe fortdauerte und nur in dem Maße abnahm als die inländische Fabrikation sich vermehrte.

Jene mäßigen Schutzzölle wurden dadurch eine doppelte Wohlthat für das Land, indem sie zu gleicher Zeit den Deutschen gegen die Anmaßungen der Ausländer schützten, und für seine Thätigkeit ein Sporn wurden nach gleicher Vollkommenheit zu trachten und in neuen Erfindungen und Verbesserungen vorzuschreiten. Nur durch solche Anstrengungen konnte ihm der deutsche Markt gesichert bleiben. Der Verein hat daher nach Lage der seit 50 Jahren gänzlich veränderten Umstände die Principien des freien Handels und die Grundlehren der Vertheidiger einer freisinnigen und cosmopolitischen Handelspolitik gewiß sehr richtig aufgefaßt und in Anwendung gebracht. Auch hat das

Ausland, welches bei Entstehung des Vereines sich darob etwas ungeschickt gebärdete, in der letzten Zeit mehr und mehr den gesunden Sinn des deutschen Handelssystems anerkannt, und ist mit Grund zu erwarten, daß der Geist, der das Letztere belebt, im Laufe der Zeit vielfache Modificationen anderer strengerer Systeme veranlassen, und liberaleren Grundsätzen Anwendung verschaffen wird.

Wenn man nun anerkennen muß, daß die Steuersätze des Vereins in der Regel keine andere Tendenz haben, als die der deutschen Industrie aufzuhelfen ohne die fremde zu prohibiren; so finden wir doch manche Artikel hoch besteuert, bei denen kaum ein anderer Zweck zu erkennen ist als Geld für die Steuercassen zu erheben. Man könnte geneigt seyn dieses die Schattenseite des Vereinstarifes zu nennen, wenn sich nicht auswiese, daß die Schattenseite im Grunde ganz anderwärts zu suchen sey, nämlich darin, daß die Regierungen nicht ohne Geld regieren und ohne Armeen nicht das Vaterland beschützen können. Die Völker müssen die Kosten davon tragen, und es fragt sich daher nur, in welcher Weise dieselben auf's gerechteste zu vertheilen und am leichtesten aufzubringen sind. Da finden wir nun, daß die directen Abgaben in der Regel die drükendsten und zum Theil ungerechtesten sind, weil sie mehrentheils die Production des eigenen Landes und daher zunächst die untere Volksclasse treffen; die indirecten Steuern auf Verbrauchsgegenstände, namentlich auf die des Luxus, sich aber mehr nach Maasgabe der Einnahmen eines Jeden vertheilen, daher in einem richtigeren Verhältnisse zu denselben stehen. Letztere sind also die Gerechteren, denn das vollkommen Gerechte ist noch nicht aufgefunden, wenigstens nicht der Weg, es practisch in Anwendung bringen zu können.

Dieses anerkennend erhebt der Verein seine Haupteinnahme durch die Steuer von Luxusgegenständen, namentlich von Zucker, Caffee und Wein. Der letzte Artikel ist hoch besteuert worden, mehr weil solches eine Retorsions-Maasregel gegen Frankreich seyn soll, als weil es mit den Grundsätzen des Systems übereinstimmte. Sobald daher Frankreich ein milderes Verfahren gegen Deutschland's Producte eintreten läßt, wird man auch die Weinsteuer ohne Zweifel ermäßigen. Auch die Steuer auf Caffee und Zucker ist hoch, hat jedoch nicht den Zweck im Inlande eine Erzeugung derselben, oder das Entstehen von Surrogaten zu begünstigen; vielmehr ist auf diese Artikel eine hohe Steuer gelegt, weil deren Verbrauch sehr groß ist und den Staatscassen dadurch eine Haupteinnahme zufließen soll. Wollte man diese Luxusgegenstände nicht besteuern, so würde nur übrig bleiben den Grund und Boden, oder mit andern Worten das tägliche Brod zu belasten. Offenbar ist es aber weniger drückend, wenn eine Steuer auf Verbrauchsgegenstände wie Caffee und Zucker fällt, von denen ein Jeder, nach Maasgabe seiner Mittel, mehr oder weniger verzehrt, als auf Getreide; denn obgleich jene Artikel jetzt mit zu den nothwendigen Bedürfnissen gerechnet werden müssen und der gemeine Mann sie eben sowohl verbraucht als der Reiche, so trinkt doch gewiß der Letztere seinen Caffee stärker und süßer als der Erstere, und man kann daher von diesen Luxusgegenständen im Ganzen annehmen, daß deren Steuer einigermaaßen nach Maasgabe des Vermögens der Consumenten sich vertheilt. Wenn aber die Steuer nicht auf diese Gegenstände gelegt wäre, so müßte der Grund und Boden den gleichen Ertrag aufbringen, welches theilweise den Landeigenthümer, theilweise aber auch den Consumenten

der Producte des Bodens treffen würde, für welche, da deren Production theurer würde, also auch ein höherer Preis bezahlt werden müßte. Der Consum des Getreides ist aber bei dem gemeinen Manne größer als bei dem Wohlhabenden. Wenn daher die Summe, welche die Regierungen aus den Steuern auf Caffee, Zucker und Wein beziehen, auf den Grund und Boden gelegt würde, so wäre solches eine indirecte Belastung der ärmeren Volksclassen zu Gunsten der Reicheren.

Gerechter erscheint daher jedenfalls eine Steuer auf Luxusgegenstände, um so mehr, da der Zollverein zum Zweck hat den Wohlstand im Lande zu vermehren und dadurch die Bewohner in den Stand zu setzen die Mittel zu erlangen Luxusgegenstände zu verbrauchen, auf welche sie, wenn auch gar keine Steuer darauf haftete, mehr oder minder verzichten müßten, wenn sie den ihnen jetzt zu Theil gewordenen Verdienst nicht hätten. Adam Smith sagt, daß der Reichthum eines Landes in der Arbeit bestehe und die arbeitende Volksclasse die zahlreichere sey, daher am meisten Berücksichtigung verdiene.

Die Wahrheit dieses Ausspruches haben alle civilisirte Staaten der Erde erkannt, und sind daher beflissen gewesen, durch ihre Zollgesetzgebungen der inländischen gewerblichen Thätigkeit, der Fabrikation, möglichst aufzuhelfen, und recht viele Arbeit im Lande zu erzeugen, wenn schon sie nicht die gleiche Sorge für die wohlfeile Erlangung der nothwendigen Lebensmittel sich angelegen seyn ließen.

Bis vor wenigen Jahren gestattete Deutschland dem Auslande diesen dem deutschen Lande gehörenden Theil seines Reichthums sich zuzueignen, und ängstigte sich eben nicht darum, ob seine Bevölkerung

kümmerlich ihr Daseyn fristete oder nicht. Die Entstehung des großen Handelsbundes aber schuf Arbeit die Fülle, und es bildet sich jetzt eine wohlhabende arbeitende Classe, welche wiederum einen Theil ihres Verdienstes anlegt in dem Verbrauche von Gegenständen der Nothdurft und des Wohllebens, wodurch dieselbe ihrerseits auf's neue außerordentlich zur Belebung des Ackerbaues und Verkehres überhaupt mitwirkt. So trägt bei der Entwickelung des freien Handels und des Fabrikwesens in Deutschland die eine Volksclasse dazu bei die Andere in Thätigkeit und Verdienst zu setzen, welches einen allgemeinen Wohlstand zu erzeugen nicht verfehlen kann; und da der Versilberung der Producte des Bodens, wie der Bildung von Etablissements für Industrie-Erzeugnisse durch diese Wechselwirkung des Erwerbes und Verbrauches, wie auch durch die Entfesselung des Verkehres überhaupt, sehr aufgeholfen wird, so entsteht als natürliche Folge eine größere Nutzbarmachung von Grundstücken wie von Gebäuden und daher eine vermehrte Nachfrage und ein allmähliges Steigen des Werthes derselben.

Der deutsche Zollverein befördert daher die Freiheit des deutschen Nationalhandels und der deutschen Fabrikation (der Arbeit), er macht den deutschen Handel unabhängig und erlangt dadurch die Kraft das Ausland zu Concessionen zu nöthigen und dem Principe des freien Handels noch mehr Ausdehnung zu geben.

Jemehr sich nun der deutsche Handelsbund consolidirt, desto besser werden die Aussichten zu Handelsverträgen mit auswärtigen Ländern nach dem Principe der Gegenseitigkeit, welches besonders für die Häfen des Vereins erfreuliche Aussichten sind; und je größer der Wohlstand des Vereines wird, desto größer

wird auch der Verbrauch von Erzeugnissen ferner Zonen, und desto mehr Werth bekommt für den Ausländer die Freundschaft des Bundes. Ein armes Land hat weder Kraft noch Handelswerth, ein reiches Land aber erlangt politische Macht, und kann im Handel ein Wort mit sprechen. Der Handelsbund ist auf dem Wege der Entwickelung, und wenn man in den freisinnigen Principien beharret, die man jetzt befolgt, so kann es nicht fehlen, daß er noch eine große Rolle in der Geschichte des Handels der Völker spielen wird.

Wir haben uns jetzt die Grundidee vergegenwärtigt, welche dem deutschen Zollvereine das Leben giebt, und wollen nun einen Blick auf den hannoverisch-braunschweigisch-oldenburgischen Verein werfen.

Dieser norddeutsche Handelsverein entstand weil man die Nothwendigkeit des freien Verkehrs unter den drei Staaten, welche ihn bilden, empfand, und gewiß werden dieselben besser dabei fahren als bei ihrem früheren gänzlich isolirten Zustande. Der Vortheil aber, den ein großes freies Handelsterrain für den Verkehr und die Industrie giebt, wird aus diesem Vereine nicht hervorgehen können, da die Elemente des Aufschwunges derselben fehlen. Die Gränzen des Vereins sind zu eng für einen großartigen Fabrikbetrieb in Massen, für einen Betrieb im Kleinen wird man aber trotz der Schutzzölle nie so wohlfeil produciren können um gegen den auswärtigen Fabrikanten, der ein größeres Feld hat, concurriren zu können. Der Verein wird daher durch sein System niemals ein großes Fabrik-Interesse anregen können, es sey denn, daß er ein künstliches Gewächs mit Gewalt durch eine dreifache Erhöhung der Gränzsteuern erzwingen wolle. Auf solche Weise erzwungene Industriezweige sind aber in der Regel

kein Vortheil für einen Staat, und da denselben stets die Bedingung einer wohlfeilen Production, der Absatz in einem großen Länderkreise, abgehen würde, so können solche Industriezweige nur auf Kosten der Consumenten Daseyn und Lebensfristung erhalten. Es ist übrigens nicht in Abrede zu stellen, daß dieser Verein manche Fabrikationen, welche nur im Kleinen betrieben werden, befördert und daher in dieser Beziehung manches Gute schafft, auch ferner dem Handel im Lande wesentliche Erleichterungen hat zu Theil werden lassen. Es fehlt aber diesem Vereine die große Handelsstadt, welche mit ihren Geldkräften und Verbindungen dem Umschwunge und Austausche der Landes-Erzeugnisse, sowohl der Kunst als des Bodens, den Impuls giebt, und alles mit ihrem wohlthuenden Hauche durchdringt. Die Braunschweiger Messe ist Stückwerk und ist durch die preußische Gränze gelähmt; sie hat daher auch wenig Einfluß auf die Belebung des Verkehres. Andere Städte, welche als Handelsplätze namhaften Einfluß ausüben könnnten, giebt es in den drei Staaten nicht, so wie denn überhaupt der Handel sich in einem sehr gedrükten Zustande befindet, dessen Ursachen wir bereits in dem ersten Abschnitte berührt haben. Die völlige Freiheit des Verkehres mit dem Hinterlande, dem deutschen Zollvereine, und die unbeschränkte Wirksamkeit einer thatkräftigen Seehandelsstadt, welche den Güterzug durch den norddeutschen Verein von und nach dem Innern Deutschlands führt und mit dem überseeischen Auslande den Verkehr leitet, sind die Mittel, welche die Handelsthätigkeit des Vereines beleben und dessen Fabrikinteresse auf den günstigsten Stand bringen können. Kein deutscher Staat liegt so günstig sich die Rohstoffe des Auslandes vortheilhaft zu verschaffen als die Länder dieses Vereines, und da

Leben und Arbeitslohn in denselben so wohlfeil sind als in andern deutschen Ländern, so würde bei einer Vereinigung mit dem deutschen Handelsbunde der Fabrikbetrieb in Hannover, Braunschweig und Oldenburg, im Allgemeinen wesentlich sich vor jenen im Vortheile befinden.

So lange aber dieser Verein für sich besteht, kann weder sein Fabrik- noch sein Handels-Interesse eine sonderliche Förderung erlangen, da die ihn umgebenden Gränzen des deutschen Handelsbundes solches nicht zulassen und dessen Fabrikwesen und Handel auf den Betrieb im Kleinen beschränken.

Die geographische Lage des Vereines ist überaus günstig und nicht zu berechnen würde der Vortheil seyn, wenn er mit dem deutschen Handelsbunde sich zur Verfolgung eines einigen Systems verbände und dadurch die Handelsfreiheit in fast ganz Deutschland herbeiführte.

Die vorzüglichsten Erzeugnisse des Bodens und der Händearbeit des Vereines haben ihren Abfluß mehr nach der Seeseite als nach dem Inneren, und Bremen ist hauptsächlich die Handelsstadt, welche selbe dem Auslande zuführt, und welche daher auf's Innigste mit den Interessen des Vereines verschwistert ist, so daß der Handel des Letzteren mit dem Handel Bremens im Grunde ein Ganzes bildet. Wird nun, wie es jetzt der Fall ist, Bremen als nicht zum Verein gehörend, als Ausland betrachtet, so ist dieses ein höchst unnatürliches Verhältniß, welches auf die Dauer nicht bestehen kann ohne gegenseitig den Verkehr höchlichst zu erschweren und zu verringern.

Eine Vereinigung dieses Vereines mit dem deutschen Handelsbunde würde das Verhältniß der Ausfuhr seewärts in keiner Weise schwerer machen, vielmehr noch erleichtern; da das Steuersystem des Bundes die Ausfuhr in der Regel

ganz zollfrei läßt. Der Anschluß würde daher die Ausfuhr seewärts in keiner Weise hemmen, er würde die Bewegung des Handels nach dem Inneren von allen Fesseln befreien und viele Industriezweige in's Leben rufen, welche bei der jetzigen Beschränktheit des Marktes nicht in Aufnahme kommen können.

Aus den eben angegebenen Gründen halten wir dafür, daß die Bildung des norddeutschen Handelsvereines nichts weiter ist oder doch nichts anderes hat seyn sollen, als ein Uebergangsproceß zu einem Anschlusse an den großen deutschen Handelsbund; denn es liegt zu klar auf der Hand, daß der Norden Deutschlands nur in der allgemeinen Vereinigung sein Heil und Wohlergehen finden kann.

Nachdem wir nun in oberflächlichen Umrissen die beiden deutschen Zollvereine dem Blicke näher gerückt haben, wollen wir jetzt das Verhältniß Bremens zu denselben uns verdeutlichen und erwägen welche Folgen für diese Stadt beides, eine Vereinigung und eine Nichtvereinigung mit den deutschen Bundesstaaten zu einem gemeinsamen Handels- und Steuersysteme haben würde.

Dritter Abschnitt.

Bremens

Verhältniß zum deutschen Handelsbunde.

In dem ersten Abschnitte glauben wir gezeigt zu haben, daß Bremen für seinen Großhandel die Sicherheit der Zukunft nur in einer engen und innigen Verbindung mit seinen Nachbarstaaten und in gemeinschaftlicher Verfolgung des nämlichen Handels=Interesses finden kann. Nur wenn Bremen auf solchem befreundeten Fuße mit den Staaten seines Handelsbereiches steht, hat es keine Beeinträchtigungen seines Handels zu fürchten, und umgekehrt erhalten sich die Letzteren durch Förderung der Kräfte Bremens eine unternehmende Seehandelsstadt, die für alle Erzeugnisse, welche sie dem Auslande anbieten können, hinreichende Mittel zur Bewirkung des Absatzes besitzt.

Wenn nun für die Bewegungen des Großhandels der Weserstaaten, daher auch insbesondere Bremens, das Hauptförderungsmittel in dem einigen Streben nach einem gemeinschaftlichen Ziele unter Beseitigung aller vermeint=

lichen Vortheile der Einzelnen, für alle Betheiligte des Weserhandels zu suchen ist, (weil ohne solche Einheit weder die vollständige Verbesserung des Weserstromes und der Weserschifffahrt noch irgend ein segensreicher Erfolg von besseren Transportarten auf dem Landwege zu erwarten steht); so darf man nicht minder eine Wiederbelebung des kleineren, aber überaus wichtigen Bremischen Verkehrs (Detail-Handels), der mancherlei Hülfsgeschäfte des Großhandels, der Fabriken und bürgerlichen Gewerbe, lediglich von einem Anschlusse Bremens in Gemeinschaft mit dem norddeutschen Zollvereine an den großen deutschen Handelsbund erwarten.

Es versteht sich dabei von selbst, daß ein solcher Anschluß Bremens nicht nach denselben Principien stattfinden könnte als der Anschluß eines Landes mit einer großen Landbevölkerung. Einmal würde Bremen, nach dem Vorgange Frankfurts, eine ungleich größere Quote des Steuerertrages nach der Zahl der Bevölkerung anzusprechen berechtigt seyn als ein Staat mit einer Landbevölkerung, und ferner würden die Grundlagen eines solchen Vertrages durch die dem Bremischen Seehandel nothwendige leichte Bewegung wesentlich anders seyn müssen, als bei den bisher bekannt gewordenen Verträgen unter den Vereinsstaaten festgesetzt worden ist. Dahin gehört besonders die Errichtung von General- und Privat-Entrepots, *) so

*) Unter Privat-Entrepots verstehen wir ein Institut, welches bisher in den deutschen Zollvereinsländern noch nicht in Anwendung gebracht worden ist, sich indessen in den Niederlanden und Frankreich unter der Benennung von Entrepôt fictif bereits in ähnlicher Weise vorfindet, als es für Bremens Verkehr ein nothwendiges Erforderniß seyn würde. Wir verstehen darunter die steuerfreie Lagerung seewärts importirter Waaren in den Privat-Magazinen und in den

wie eine große Vereinfachung in der Art der Steuererhebung und der Controlle der Versendung. Es dürfte dabei der Grundsatz fest zu stellen seyn, daß alle seewärts importirten, einer Steuer unterworfenen Gegenstände, steuerfrei gelagert und reexportirt werden können und daß erst dann die Tarifsteuer davon zu erheben sey, wenn jene Waaren aus den Entrepots in hiesige oder inländische versteuerte Läger übergehen. Das Geschäft des Importeurs würde dadurch also in keiner Weise eine Veränderung erleiden, es würde so frei und ungehindert bleiben als es jetzt ist, bis auf die gêne der nothwendigen Controlle.

Bodenräumen der Kaufleute, wobei die Güter bei ihrer Ankunft durch einen Zollofficianten untersucht und den Empfängern zugewogen oder zugemessen, und bei der Ablieferung in gleicher Weise controllirt werden. Die sich ergebende etwaige Gewichts- oder Maßdifferenz wäre dann durch Sachverständige zu beurtheilen, in wiefern davon ganz oder theilweise eine Versteuerung zu machen sey und es ist vielleicht möglich, daß, da diese Differenzen doch nie von sonderlicher Erheblichkeit seyn können, man der bremischen Ehrlichkeit und dem Bürgereide dabei Rechte zugestehen würde, indem schon der Augenschein über die Wahrscheinlichkeit einer etwaigen Defraudation mehr oder minder ein Ermessen an die Hand giebt und in zweifelhaften Fällen den Rückhalt an anderweitige Entscheidung znr Anwendung bringen könnte.

Die Gestattung der Entrepôts fictifs in eben gedachter Weise ist nicht nur für die leichte Bewegung des Bremischen Handels eine Nothwendigkeit, sondern auch die Bedingung der Erhaltung des Werthes aller derjenigen Immobilien, welche bisher zur Lagerung von Waaren gedient haben. Der Werth der Immobilien in der Stadt beläuft sich auf circa 20 Millionen Thaler, wovon ein großer Theil allein zu dem eben bemerkten Zweck verwendbar ist, und würde nur wenn dieser in ähnlicher Weise wie bisher benutzbar bliebe anzunehmen seyn können, daß ein Anschluß an den Verein im Allgemeinen eine Vermehrung des Werthes des Grund- und Immobilien-Eigenthums zur Folge haben werde.

Mag immerhin diese für den nicht daran Gewöhnten im Anfange manches Lästige haben, zumal es an Handelskundigen Zollbeamten zunächst wohl etwas fehlen dürfte und daher manche Tölpeleien unwissender Unterofficianten in der ersten Zeit häufig vorkommen könnten. Eine verständige Zolldirection würde auch diese schon nach und nach beseitigen. Lähmend auf die Bewegung des Großhandels einwirken wird diese Entrepot=Controlle indeß nicht können, denn außer in Hamburg finden wir ähnliche oder weit strengere Steuerverhältnisse in fast allen Handelsplätzen der Erde. Die englischen, französischen, holländischen und nordamericanischen Seehäfen blühen bei ihrem in Entrepots getriebenen auswärtigen Zwischenhandel, wie bei dem versteuert getriebenen Binnenhandel verhältnißmäßig weit mehr als Bremen, dessen Binnenhandel stets neue Fesseln aufgelegt worden sind, und ist die Ursache des Erblühens Jener wohl hauptsächlich darin zu suchen, daß sie einen versteuerten freien Verkehr mit dem Inlande genießen. Jene Städte befinden sich bei freier Entwickelung ihrer Industrie und ohne darin durch Ausländer gestört zu werden im Zustande wachsenden Wohlstandes; ihnen ist dadurch, daß sie Theile des Hinterlandes und nicht von demselben durch die sie umgebende Zollinien getrennt sind, das Mittel gegeben alle jene Fabriken in Betrieb zu setzen, welche durch den Seehandel genährt werden und ferner den kleinen Verkehr nach dem Inlande zu treiben, welcher für eine Handelsstadt so überaus vortheilhaft ist und dem Großhandel als eine sehr wesentliche Stütze dient.

Wir haben die Beispiele der blühendsten Seehandelsstädte vor Augen, in welchen ähnliche Verhältnisse wie die, in welche Bremen bei einem Anschlusse an den Verein

kommen würde, sich vorfinden. Wie sollte daher, was in Jenen sich als keinesweges hindernd bewährt hat, eine einfache Entrepot-Controlle, für Bremens Großhandel eine sonderliche Belästigung seyn? — Letztere hört aber auf in namhaften Betracht zu kommen, wenn man erwägt, daß sie eine Nothwendigkeit ist um dem Großhandel die großen Vortheile zu verschaffen, welche ein freier, wenn auch mit versteuerten Waaren getriebener, Binnenhandel, eine starke Loco-Fabrikation seewärts importirter Rohstoffe, ein blühender Kleinhandel und die Einheit des Hinterlandes in Beförderung der Handelscommunicationen mit sich führt.

Die Freiheit des Bremischen Handels beschränkt sich jetzt im Grunde nur auf die freie Zulassung aller Waaren (freie Niederlage und auch dieses nur gegen ⅔ und ⅓ % Abgaben), in soferne aber von dem Absatze derselben und der hiesigen Industrie-Erzeugnisse die Rede ist, kann offenbar an eine Freiheit des Handels nicht mehr gedacht werden, da sie nicht über die Gränzen des kleinen Freistaates hinausreicht. Kein Land, das den Bremer Kaufleuten nicht seine Zolllinien entgegen hielte; und das deutsche Vaterland gestattet außerdem den Handelsreisenden Bremens die Betreibung ihrer Geschäfte in demselben nur gegen Erlegung einer sehr hohen persönlichen Gewerbe-Abgabe. Bremen ist daher jetzt nichts weiter als ein Entrepot, eingeklemmt durch eine scharfe Controlle an den dasselbe umgebenden Gränzen und muß sich's gefallen lassen seinen Geschäfts- und Industriebetrieb durch die Gesetzgebungen anderer Staaten in jeder Hinsicht reguliren und modelliren zu lassen. Wenn sich Bremen diesem Drucke bisher willig gefügt hat und sich ihm willig fügen mußte, so geht doch daraus genügend hervor, daß die Freiheit des Bremischen Handels mehr in der Idee als in der Wirklichkeit besteht.

Wesentlich anders aber würde es sich gestalten wenn Bremen statt ein Entrepot zu seyn ein Entrepot besäße, für dieses die Freiheit der Niederlage und für alles, was nicht Entrepot ist, die völlige Freiheit industrieller Thätigkeit mit freiem Absatze in dem weiten Kreise des deutschen Landes bis an die österreichische Gränze genösse, ohne erst nöthig zu haben die Ausübung des Waarenvertriebes durch eine hohe Personal-Gewerbeabgabe zu erkaufen und für fabricirte Gegenstände den Vereins-Schutzzoll zu überwinden. — Nur ein Anschluß an den deutschen Handelsbund kann daher, da nach geschehener Versteuerung ausländischer Waaren jede Beschränkung in der Fabrikation oder Versendung derselben aufhört, Bremen einen freien Binnenhandel verschaffen, während der Seehandel dabei ungestört bleibt, nicht zu gedenken der Erstarkung, welche der Letztere durch die Freiheit des Binnenhandels erlangen würde.

Wenn nun bei einem Anschlusse an den Verein in der Hauptsache dem Seehandel keine weitere Veränderung bevorsteht als die Beschränkung der Waaren-Lagerung auf General- und Privat-Entrepots, in Privat- und bestimmten öffentlichen Waaren-Magazinen, welche Lagerung bisher auf den ganzen Umfang der Stadt sich erstreckte, so würde eine sehr große Veränderung dem Binnenhandel und der Art der Betreibung desselben bevorstehen.

Wir werden stets Veranlassung haben auf die blühendsten und reichsten Handelsstädte der Erde zu verweisen, um es außer Zweifel zu stellen, daß der Binnenhandel keinesweges dadurch belästigt wird, wenn derselbe mit versteuerten Waaren stattfindet; im Gegentheil wird sich die Versteuerung in den meisten Fällen augenfällig als ein Vortheil erweisen. Der Kaufmann, welcher große

Quantitäten gegen Provision für einen Inländer kauft, wird diese Quantitäten nach wie vor aus dem Entrepot kaufen, und selbe bei der Absendung, wohl plombirt, dem Empfänger zusenden, welcher, gerade wie jetzt, die Steuer in seinem Wohnorte wenn daselbst ein Steuerbüreau ist, entrichten kann. Es bleibt dann noch der Vortheil, daß die Plombirung bei der ersten Aufladung geschehen wird, während bei jetziger Lage der Sachen die Fuhrleute erst bei der hannoverischen und dann bei der Vereins-Zolllinie ihre Waaren umladen und plombiren lassen müssen. Zieht der Inländer aber vor, daß in Bremen die Steuer von dem Commissionär entrichtet und vorgeschossen werde, so wird der Bremer Commissionär, wenn er genügende Geldmittel besitzt, solches sehr gerne thun, weil dann die Steuer zur Waare wird und er auch auf diese seine Provision berechnet. Kauft man für Provision nicht aus dem Entreport sondern versteuert, so liegt die Steuer in dem höheren Preise und die Provision wird offenbar dadurch größer als sie jetzt ist.

Bei dem Waaren-Absatze, welche nicht gegen Provision sondern frei ab geschieht, und in Bremen bei dem Binnenhandel vielleicht als der Vorherrschende zu betrachten ist, verhält es sich eben so, wenn gleich in allen Fächern der Vortheil auf die Steuerauslage nicht so groß seyn wird, als auf das ursprüngliche Capital der Waare. Zwar ist nicht zu verkennen, daß bei einem großen Theile der Bremischen Handlungshäuser, welche sich mit dem Waarenvertriebe nach dem Inlande beschäftigen, der geringere Gewinn auf die Zollauslage kein genügender Vortheil ist, indem dieselben meistens das dazu zu verwendende Capital besser zu benutzen im Stande sind. Ferner könnte in Betracht kommen, daß sich manche Geschäfte finden,

deren Führung eine gewisse Größe nothwendig macht, und welche bei der vermehrten Anlage von Fonds durch die Steuerentrichtung in Verlegenheit gerathen können. Wenn wir nun keinesweges in Abrede stellen wollen, daß diese zwei Uebelstände bei einem Anschlusse an den Verein wohl hervorgehoben werden mögen, so läßt sich hinsichtlich des erst gedachten Punktes doch dagegen anführen, daß eben darin, daß der Inländer die Erleichterung hat versteuert gegen einen zu bewilligenden mäßigen Vortheil zu kaufen, ein Grund zu suchen ist, daß derselbe vorzugsweise von Bremen beziehen werde. Denn in demselben Maaße wie der Bremer den Zollvorschuß ungern leistet, wird der Inländer, welcher nicht Capitalist ist, ebenfalls ungern diese Auslage machen und sein Interesse darin suchen bei dem Bremer dieser Geschäftserleichterung theilhaftig zu werden. Hat es sich nun aber festgestellt, daß dieses durch nicht mit überflüssigen Fonds versehene Inländer gefordert wird, so kann die Folge nicht wohl ausbleiben, daß nach und nach, gleich wie jede Waare durch starken Begehr steigt, auch der Vortheil, den der Bremer auf die Zollauslage in Anspruch nehmen möchte, ihm wirklich gewährt werden muß. Wenn daher auch der Nutzen auf die Zollauslage nie so groß werden wird als derjenige auf das ursprüngliche Waaren-Capital, so wird derselbe doch an und für sich nicht zu verwerfen seyn und das Mittel abgeben den Waaren-Abzug zu sichern, weil der Oberländer dann diejenige Erleichterung in Bremen finden wird, die er daselbst bei einem Nichtanschlusse nicht treffen kann, und welche ihn veranlassen muß vorzugsweise von Bremen zu beziehen. Wollte man annehmen, daß der Bremer Kaufmann dem Inländer die Steuer gratis vorschießen müßte, so wäre dieses etwas, welches mit der

Natur des Handels in gradem Widerspruche steht, und wenn auch hin und wieder ein Einzelner im Anfange sich zu solcher Aufopferung verstehen wollte um dadurch ein Geschäft an sich zu ziehen, so würde sich doch bald die Richtigkeit der Regel bewahrheiten, daß kein Kaufmann eine Geldauslage macht ohne einen Vortheil damit zu beabsichtigen, und müßte daher ein angemessenes Verhältniß zwischen Capital-Verwendung und Vortheil sich gar bald darstellen. Ein anderer Umstand, welcher einer Erwähnung bedarf, ist derjenige, daß das Capital, welches dem Inländer zu creditiren ist, sich dadurch vergrößert, daß die Steuer der ursprünglichen Summe beigefügt wird und diese den vorgesetzten Creditbelauf überschreitet. Dieser Fall kann aber auch auf andere Weise vielfach eintreten, sey es, daß die Ordre in größerem Umfange gegeben werde, oder daß der Preis steige; und wenn ein Committent gewohnt ist ein bestimmtes Quantum von einer Waare zu beziehen, so kann der Belauf desselben durch Preisfluctuationen bei weitem bedeutender verändert werden als die Steuer solches bewirken kann. Der zweite Punkt, daß die vermehrte Fondsanlage durch die Steuerentrichtung den Betrieb manches Geschäftes in dem gewünschten Umfange beeinträchtigen kann, ist zwar an und für sich gegründet, allein es giebt auch andere Umstände, welche denselben Nachtheil herbeiführen können, ohne daß die Steuerverhältnisse im mindesten dabei mitwirken. Tritt namentlich eine Preiserhöhung durch irgend eine Ursache ein, so ist derselbe Fall da, und ein Jeder muß sich darin finden. Derjenige, dessen Fonds bei der vergrößerten Geldverwendung nicht ausreichen, mag dann sein Geschäft auf den bisherigen Capitalumsatz beschränken und Anderen, welche in umgekehrtem Falle sich befinden, einen Theil seines

Geschäftes zufallen lassen. Denn unläugbar sind die meisten Fächer überfüllt, und da häufig Klagen von zu kleinem Geschäfte laut werden, so würde der in bemerkter Weise vergrößerte Capitalumsatz dem Ganzen nur willkommen seyn können. Es kann überhaupt bei einer solchen Umwandlung des Handelsbetriebes nicht von den Wünschen eines Einzelnen die Rede seyn, sondern man muß das Gedeihen des Ganzen in's Auge fassen, welches bei einer Umgestaltung von Grund aus nicht fehlen kann hin und wieder einen Einzelnen zu beeinträchtigen.

Den Weinhändler trifft diese größere Capitalverwendung durch die hohe Steuerauslage am stärksten. Dennoch bemerken wir schon jetzt wie die Bremer Weinhandlungen sich bemühen versteuerte Weinläger im Preußischen wie auch im Hannoverischen zu etabliren und gezwungen sind sich daselbst durch Commanditen vertreten zu lassen, welche denselben viel Geld kosten. Es geht bis zur Evidenz daraus hervor, daß unsere Weinhandlungen auf dem Wege sind Bremen zu verlassen und daß dieselben sich glücklich schätzen würden, wenn sie, statt durch Commanditen im Inlande Läger zu errichten, die große Hülfe erhielten diese versteuerten Läger unter ihrer eigenen Aufsicht in Bremen zu haben unter gleichem Zollerlasse, von ca. 8 Rthlr. pr. Orhoft, als sie durch die Unterhaltung eines doppelten Etablissements jetzt nur theilhaftig werden können. Soll das Weingeschäft daher für Bremen nicht verloren gehen, so kann der Absatz nur dadurch den Weinhändlern erhalten werden, wenn sie sich die Zollbegünstigung durch Versteuerung ihrer Läger verschaffen, denn es wird heißen: entweder Handel treiben mit versteuertem Weine oder gar keinen Weinhandel mehr treiben.

Eben so verhält es sich mit den in Bremen zu treibenden Fabrikgeschäften. Die Existenz der Zucker-, Tabacks- und sonstigen Fabriken ist nur möglich, wenn dieselben eines freien weit reichenden Absatzes sich erfreuen können; dieser aber ist nur bei einem Anschlusse an den Handelsbund zu erlangen durch Versteuerung des zu verarbeitenden Rohstoffes. Daher auch hier die Alternative: entweder raffinirte Zucker aus versteuertem Rohzucker kochen oder gar keinen raffinirten Zucker bereiten; Rauch- und Schnupftaback aus versteuertem Rohtaback oder gar keinen Rauch- und Schnupftaback fabriziren.

Wir kommen jetzt zu dem wichtigen Nahrungszweige des Kleinhandels, welcher sonst einer so großen Zahl Bremischer Bürger Wohlstand und Erwerb verschaffte. Das kleine Geschäft ist durch die isolirte Stellung Bremens in eine recht betrübte Lage gerathen, denn es bildete für den Kreis von 10 bis 12 Meilen um die Stadt herum den eigentlichen Geschäfts-Markt und den Zwischenhandel sowohl für die Producte des Landes als für diejenigen des Auslandes. Durch die Zolllinien, welche Bremen umgeben, wird der Betrieb gehindert, denn der Inländer, die Zollschererereyen für Kleinigkeiten scheuend, versorgt sich lieber aus versteuerten Lägern, wobei er keinen Weitläuftigkeiten ausgesetzt ist; und wo er seinen Bedarf einkauft, dahin bringt er auch vorzugsweise seine Producte zum Verkauf. Es ist dieses Verhältniß eben so nachtheilig für den Bremischen Detaillisten als für den inländischen Käufer, der meistens auch zugleich wieder Verkäufer seiner eigenen Erzeugnisse ist. Der Absatz der überseeischen Waaren geschieht zwar des ungeachtet meistens von Bremen aus, allein bei einem Verkaufe en détail wird mehr verdient

als bei einem Verkaufe en gros, und die erstere Verkaufsweise ist leichter an Bremen zu fesseln als die letztere, weshalb auch wiederum der Großhandel ein Interesse hat das Gedeihen der Bremischen Detailhandlungen zu wünschen. Das Blühen der Detailhandlungen, von Kram-, Tuch-, Manufactur- und Fabrikwaaren aller Art, führt einen Zusammenfluß von Fremden herbei und fördert sehr wesentlich die Lebhaftigkeit und Wohlfahrt der Stadt. Wenn diese Vortheile für Bremen schon groß sind, so liegt auch in der reichen Ausstattung der Läger der Detaillisten, welche ohne großen Absatz aber nicht erreichbar ist, mitunter eine Gelegenheit für den Seehandel die neuen Erzeugnisse und Erfindungen des deutschen Kunstfleißes kennen zu lernen, welches Anlaß zu manchen Exportationen geben wird, so wie dieses bisher schon mehrfach der Fall gewesen ist. Der Flor des Bremischen Detailhandels wirkt daher mittelbar vortheilhaft auf die Fabrikation des Inlandes zurück, und es bewährt sich auch bei diesem Geschäftszweige, daß eine große und blühende Seehandelsstadt ein Segen für einen weiten Länderkreis ist.

Die Bremischen Zünfte, welche durch ihre Privilegien mancherlei Vorrechte genießen, würden vielleicht, unter Beibehaltung ihrer Institutionen, genöthigt seyn, verschiedene Gerechtsame aufzugeben und einen theilwejsen Zugang fremder Arbeit zu gestatten. Es liegt hierin aber keinesweges ein Nachtheil, denn der Vortheil der ihnen dagegen zu Theil werden würde, ihre Arbeiten wiederum frei nach allen Seiten versenden zu können, wird den ersteren Nachtheil gewiß aufwiegen. Wäre es möglich, daß die Arbeiten der Zünfte auf dem Lande durchweg wohlfeiler und dabei besser gemacht werden könnten als in den Städten, so müßten in allen Städten Deutschlands, Frank-

reichs, Englands und Nordamerica's die Gewerke lange aufgehört haben zu blühen. Wir geben gern zu, daß einzelne Gegenstände von geringerer Beschaffenheit von den Landleuten billiger verfertigt und in der Stadt verkauft werden können; wir stellen aber geradezu in Abrede, daß eine solche Mitbewerbung des Landes von besonderer Erheblichkeit seyn kann. Sie kann allein die Folge haben, die Stadtbewohner zu größerer Vervollkommnung ihrer Arbeiten anzuspornen, und hierin liegt eher ein Glück als ein Unglück.

Nimmt man an, daß ein Nichtanschluß Bremens an den Verein den Wohlstand einer sehr großen Zahl der Bevölkerung ruiniren, daß derselbe ferner eine Menge Etablissements von Bremen entfernen muß, so leuchtet es ein, daß die Zünfte eine sehr große Zahl ihrer Kunden verlieren werden wenn der Anschluß an den Verein nicht erfolgt. — Findet derselbe aber statt, so wird die Zahl derer, welche den Handwerkern Verdienst geben, sich ansehnlich vergrößern, so daß daher gerade diese mehr als irgend ein anderer Theil der Bevölkerung Bremens ein Interesse haben den Anschluß Bremens an den Zollverein zu wünschen.

Das Gesagte gilt von allen denen, welche durch eine wohlhabende, steigende Bevölkerung ihr Bestehen haben. Dahin gehören namentlich die Gelehrten aller Fächer, Künstler und Angestellte. Die Richtigkeit dieser Aufstellung liegt auf der Hand und jeder wird leicht einsehen, daß die producirenden, Gelderwerbenden Classen nöthig sind um der Gelehrsamkeit ein angemessenes Bestehen zu verschaffen. — Es ist daher augenfällig, daß das Wohl des Gelehrtenstandes auf's innigste mit dem blühenden Zustande der Erwerbsquellen der Bevölkerung, von dem

Großhändler herab bis zur arbeitenden Classe, in Verbindung steht, und daß alles, was diesen blühenden Zustand fördert, sicherlich in gleicher Weise wohlthuend auf die Lage der Gelehrten und Künstler aller Fächer zurückwirkt.

Es lassen sich manche Geschäfte bezeichnen deren Inhaber selbstsüchtig genug seyn könnten um in dem, durch den Nichtanschluß an den Zollverband herbeigeführten, Ruin hiesiger Fabriken nur die Beförderung des eigenen Interesses zu sehen, weil sie den dadurch vermehrten Bedarf der inländischen Fabriken an Rohstoffen zu befriedigen haben und gleichzeitig die Zahl ihrer hiesigen Concurrenten für den Einkauf sich vermindert. Dahin gehören namentlich die Versender von rohen Tabacken, rohem Zucker, rohen Häuten und Fettwaaren. — Es mag auch außerdem noch Geschäftsmänner geben, die, ohne daß dabei ein auf den Nachtheil ihrer Mitbürger begründeter Egoismus obwaltet, den Anschluß nicht wünschen; in der Regel aber halten wir den Widerwillen, der sich gegen eine Vereinigung bei vielen achtungswerthen Männern noch kund thut, für ein aus Unbekanntschaft mit der Sache hervorgehendes Vorurtheil.

Dieses Letztere entsteht aber sehr natürlich wenn man den Standpunkt und Gesichtskreis zu niedrig und zu eng annimmt. Der Blick wird dann verwirrt und man schauet bei einer solchen Umwandlung der Verhältnisse von Grund aus in ein unentwirrbares Labyrinth. Nimmt man aber den Gesichtskreis so hoch und weit, daß man das Ganze übersehen kann, so werden die widerstrebenden Einzelnheiten an Bedeutung verlieren und es zeigt sich dann offenbar ein überwiegendes Interesse für eine Vereinigung Bremens mit den sämmtlichen anderen deutschen Staaten zu einem gemeinschaftlichen Steuersysteme und Handels-

bunde. Die Sicherheit gegen alle, den Bremischen Handel hemmende Zollverfügungen, die Gewähr der größtmöglichen Erleichterung in der Communication mit dem Inlande, sowohl zu Wasser wie zu Lande, (indem die endlosen durch Eifersucht und Partial-Interessen erzeugten Erschwerungen dann von selbst wegfallen,) die Förderung des Bremischen Großhandels durch die ganze Kraft des Vereines, weil dieser die Ueberzeugung gewinnen muß, daß das Gedeihen des Ersteren zur Belebung des deutschen Nationalhandels sehr wesentlich beitragen wird, durch welchen jetzt Bremen als Ausland, dann aber als sein Vertreter gegen überseeische Länder betrachtet werden muß; — die Entfesselung der Bremischen Industrie und des Bremischen Kleinhandels, — würden die Früchte eines Anschlusses an den Verein seyn. — Ein Nichtanschluß aber stellt Bremen dem Handelsbunde als fremd und als Ausland gegenüber. Der Verein könnte dann, obgleich gegen sein eigentliches wahres Interesse und nur seinen nächsten Vortheil vor Augen habend, trachten, der alten Seehandelsstadt zu entziehen, was möglich ist, und jedes bisher in Bremen getriebene Geschäft welches zur Noth in dem Vereine bestehen kann, begünstigen und dahin zu verpflanzen sich bemühen. Sollte aber gar im Laufe der Zeit eine Animosität gegen die ausländische Hansestadt sich einstellen, so können Verfügungen und Handelsverträge den Großhandel Bremens in die bedrückteste Lage bringen und die commerzielle Unabhängigkeit des kleinen Freistaates aufs äußerste gefährden.

Handel und industrielle Thätigkeit sind das Element des Bremischen Lebens, sie sind die Quellen, aus welchen der Wohlstand und die Kraft des Staates fließen und alles, was dieses Element vergrößert und verstärkt, dient zur Bürgschaft der Unabhängigkeit. Eine gesunde Han-

delspolitik wird daher stets dahin trachten den Staat in nahe commercielle Verbindungen mit solchen Mächten zu bringen, die eben so sehr dem Wohlergehen Bremens zum Schutze und Schirm dienen können, als sie es in ihrer Gewalt haben Bremens Handel und Industrie zu verringern oder ganz zu lähmen. — So wie Bremen die sicherste äußere Gewähr seiner politischen Unabhängigkeit in seinem Vereine mit dem deutschen Bunde gefunden hat, so liegt auch die sicherste Gewähr für die Freiheit und Unabhängigkeit seines Handels in einer innigen Vereinigung mit dem deutschen Handelsbunde.

Das Eintreten höherer Steuern auf verschiedene Verbrauchsgegenstände, als namentlich auf Wein, Zucker, Caffee, Reis und dergleichen, wird zwar die Kosten der Bremischen Haushaltungen um Einiges vertheuern; doch ist dieses nicht so sehr der Fall als vielleicht vermuthet wird und trifft hauptsächlich nur diejenigen, deren Reichthum sie in den Stand setzt viel von diesen Artikeln und namentlich viel Wein zu consumiren, indem dieser Letztere der höchsten Steuer unterworfen ist.

Die unbemittelte Volksclasse verbraucht von allen diesen Artikeln verhältnißmäßig wenig, und würde wohl nur Caffee und Zucker hauptsächlich in Betracht kommen, wovon die Steuer circa 6 Grote ℔ ausmacht, daher für eine solche Haushaltung, welche schwerlich über 50 ℔ verzehrt, wohl nicht über 5 Rthlr. beträgt. — Es kommen freilich noch viele Verbrauchsgegenstände vor, welche einer hohen Steuer unterworfen sind, allein ihr Consum ist so geringfügig, daß sie nur unbedeutend zur Vertheuerung des Lebens beitragen können. Dagegen ist nicht zu übersehen, daß bei einem Anschlusse an den Verein alle Producte und Fabrikerzeugnisse desselben, daher auch alle

nothwendigen Lebensbedürfnisse steuerfrei sind; weshalb die Steuern jeden nur in dem Maße treffen, als ihm die sogenannten Luxuswaaren fremder Länder mehr oder weniger zum Bedürfniß geworden sind.

Faßt man nun aber wiederum in weiterem Gesichtskreise die Folgen eines Anschlusses ins Auge, so ergiebt sich, daß wenn auch die Kosten der Haushaltungen sich vergrößern, andererseits die Einnahmen sich ebenfalls und in weit höherem Maße vermehren würden. Der Kaufmann und Großhändler erspart durch die Aufhebung der bisherigen Handelssteuer von ⅔ % Eingangs und ⅓ % Ausgangs, 10 und 20 fach mehr als die neue Verbrauchssteuer ihm kosten wird; der nach dem Inlande handelnde Kaufmann erspart ferner die Gewerbesteuer, welche er jetzt in den Vereinsstaaten dafür zu entrichten hat, daß ihm gestattet wird, in denselben persönlich Verkäufe zu machen oder durch seine Reisenden machen zu lassen. Von Fabrikanten kann kaum die Rede seyn, bevor nicht der Anschluß statt gefunden, weil deren Existenz ohne diesen gar nicht möglich ist. Sie werden daher gerne die Verbrauchssteuern entrichten, weil ihr Erwerb mit deren Eintritt gewissermaßen erst beginnt; der Kleinhändler und Zunftgenosse erlangt durch den Anschluß eine größere Zahl von Käufern und Kunden, die ihn überreichlich entschädigen; der Arbeitsmann findet durch ihn ein reiches Feld für Beschäftigung durch die aufblühende industrielle Thätigkeit und hat Gelegenheit, wenn er Talent besitzt, sich empor zu arbeiten; der Grundbesitzer gewinnt durch den erhöheten Werth seiner Grundstücke, welche in Folge des Begehrs für Fabrikanlagen steigen werden, wie es die Erfahrung aller Orten gelehrt hat; der Capitalist und Rentenier hat die Gelegenheit mehr Fonds in Immobilien unterzubringen,

weil selbe einen größeren Werth erlangen werden; und da überhaupt ein größerer Geldaufwand für den Handelsbetrieb erfordert wird, so genießt er auch eines höheren und geregelten Zinsfußes, gegen welche vermehrte Einnahme die Verbrauchssteuer wenig bedeuten kann. Derjenige, welcher fremder Gelder zu seinem Geschäfte bedarf, wird dann freilich einer höheren Zinse sich unterwerfen müssen, da aber alles in der Natur wie im Handel sich trotz vorübergehender Störungen auf ein angemessenes Verhältniß zurückarbeitet, so ist es auch nicht anders denkbar, als daß der größere Geldaufwand und die daraus hervorgehende Zinsenausgabe sich dem Nutzen bei dem Geschäfte anpasse; der Gelehrte, Arzt, Theologe und Jurist werden auf die Dauer ihre Einnahmen sich besser gestalten sehen, wenn sie die höheren Steuern zahlen und eine wohlhabende Bevölkerung um sich her erblicken, als wenn sie solche nicht zahlen und ihre Mitbürger zum guten Theile in ihren Vermögens-Verhältnissen zurück kommen; der Angestellte, welcher einen bestimmten Gehalt genießt, würde, wenn man nicht weiter sieht, am schlimmsten daran zu seyn scheinen; allein wenn es seine Richtigkeit hat, daß ein Nichtanschluß Bremens an den Verein einen großen Theil der Einwohner der Stadt um ihr Gewerbe und Bestehen bringen dürfte und das Gedeihen des Großhandels in seinem jetzigen Umfange gefährdet, so scheint die Voraussetzung wohl begründet, daß die Staatseinnahme dann allmählich einen bedeutenden Ausfall erleiden würde, dessen nächste Folge eine Reduction aller Gehalte seyn könnte. Der Staatsbeamte kann daher seine Einnahme nur dann für die Folge als gesichert ansehen, wenn im Schooße der Zukunft die Gewähr für das blühende Bestehen des Staates sich zeigt und wenn er

diese Beruhigung durch eine kleine Mehrausgabe in den Kosten seiner Verzehrung sich verschaffen kann, so wird er, denkt er anders vernünftig, dieses lieber thun, als augenscheinlich einer solchen Zukunft entgegen gehen, in welcher er Gefahr läuft ungleich mehr einzubüßen als die Vereinssteuern ihm entziehen können. Ueberdies kann ein blühender Staat seine Beamten für solche Mehrausgabe leicht entschädigen, während ein verarmender Staat für dieselben wenig zu verwenden im Stande ist.

Von den Privatpersonen gehen wir nun wieder zu dem Ganzen über, dem Staate in finanzieller Hinsicht. Bevor nicht ausgemittelt worden ist, wie groß in Bremen der Verbrauch von steuerbaren Artikeln nach Eintritt der Steuern seyn wird, ist auch nicht zu bestimmen, ob die Steuerquote, welche Bremen aus der Vereinscasse beziehen würde, zu groß oder zu klein gegen dasjenige sey, was Bremens Bürger wirklich an Steuern bezahlen werden. Angenommen aber auch, Bremen zahle mehr an Steuern als es aus der Vereinscasse zurückerhält, so würde als Ersparniß zu der Steuerquote die Summe hinzuzufügen seyn, welche Bremens Bürger bis dahin als Gewerbesteuer im Inlande zu entrichten haben.

Wenn Bremen aus der Vereinscasse eine ähnliche Quote wie Frankfurt *) zu gewärtigen hat, nämlich

*) Wenn Frankfurt a. M. eine etwa vierfache Quote aus der Vereinscasse ansprechen konnte, so wird Bremen mit vollem Rechte eine fünffache oder sechsfache oder 6 bis 7 Rthlr. ℔ Kopf begehren können, weil der Verbrauch ausländischer, der höchsten Steuer unterworfener Gegenstände durch lange Gewohnheit in Bremen sicherlich ungleich größer ist als in Frankfurt. Namentlich wird in Bremen fast nur französischer Wein getrunken, welches auch nach dem Anschlusse der Fall bleiben wird, da die Abneigung gegen

5 Rthlr. ℔ Kopf und wenn die Zolleinnahme einen Ueberschuß liefert, außerdem seinen prorata Antheil, so wird dieselbe die jetzige Einnahme der Accise-Kammer um etwa die Hälfte noch übersteigen, welcher Ueberschuß den Ausfall, welchen die Consumtions-Kammer auf ausländische Artikel erleiden wird, völlig decken muß. Denn es würde dieser Classe von Steuereinnahme noch außerdem die Abgabe von manchen Verbrauchsgegenständen des Landes, als Bier, Branntewein, Salz, Fleisch, Mehl und dergleichen fortwährend zufließen, so daß die Staatseinnahme in keiner Weise gefährdet erscheinen kann.

Gefährdet erscheint dieselbe aber bei einem Nichtanschlusse Bremens in mehrfacher Hinsicht. Denn wenn der Handel auf einen kleineren Umfang zurückgebracht wird, so muß die Accisekammer ein bedeutendes Deficit gegen die bisherige Einnahme liefern; wenn ferner die Bevölkerung sich vermindert in Folge der zunehmenden Beschränkung der industriellen Thätigkeit, so verkleinert sich auch der Consum derjenigen Gegenstände, welche der bisherigen städtischen Octroi-Gebühr an der Consumtionskammer unterworfen sind; so daß auch diese alsdann einen Ausfall in der Einnahme erleiden wird. Der Ertrag der Grundsteuer und viele andere kleinere Erhebungen werden bei sinkendem Wohlstande abnehmen und es ist daher klar, daß wenn die Quelle des Wohlstandes der Bürger spärlicher fließt, die Staatscasse in gleichem Maße dabei leiden muß, daß aber dann, wenn Handel und Verkehr im Aufschwunge begriffen sind und der Erwerb der Bewohner sich mehrt, am leichtesten die Mittel zu finden sind, die Bedürfnisse der Staatscasse zu befriedigen.

Rheinweine zu entschieden ist und selbe auch durch die hohe Landfracht sehr theuer kommen würden. Dagegen verbraucht Frankfurt fast nur deutsche Weine, welche gerade dort am wohlfeilsten sind, wodurch schon allein sich ein großer Unterschied herausstellt. Es dürfte ferner wohl keinem Zweifel unterliegen, daß von Colonialwaaren, Gewürzen und dergleichen der Consum in Bremen verhältnißmäßig ungleich größer ist als in irgend einer Stadt des Inlandes, weil selbe in Bremen stets am billigsten bleiben müssen, da sie nicht durch Landfrachten vertheuert werden und man sie aus der ersten Hand oder mit geringem Preisaufschlage aus der zweiten Hand kaufen kann. Macht Bremen diesen Unterschied geltend und wird derselbe nach Gebühr anerkannt, so stellt sich das finanzielle Verhältniß ungleich günstiger als wir im Text erwähnt haben.

Der anscheinend erheblichste Punkt, welcher unseres Dafürhaltens gegen den Anschluß vorgebracht zu werden pflegt, ist die Gêne und die Art der Controlle bei der Steuererhebung. Würde diese auf demselben Fuße eingeführt, wie sie in den Binnenstädten stattfindet, so müßte die freie Bewegung des Großhandels gewaltig darunter leiden. Es läßt sich indessen mit Zuversicht erwarten, daß man in einer Seehandelsstadt, die dem Handelsbunde noch so sehr zur Vervollständigung seines großartigen Handelszweckes fehlt, gewiß gemilderte und angemessene Verhältnisse eintreten lassen wird; dergestalt, daß dem Handel keine Erschwerungen aufgebürdet werden. Auch bei dieser Gelegenheit muß indessen wieder auf die Häfen von England, Frankreich, Nordamerica u. s. w. verwiesen werden, in welchen Plätzen die sehr scharfe Controlle den blühenden Aufschwung des Handels hat weder verhindern noch lähmen können.

Die Frage, ob es dem Interesse Bremens angemessen sey dem deutschen Handelsbunde beizutreten, wenn der norddeutsche Verein sich mit demselben zu diesem Zwecke verbinden sollte, ist weit umfassend und greift tief ein in fast alle Verhältnisse unseres Freistaates. Um so mehr ist es zu wünschen, daß, bevor ernstliche Verhandlungen darüber stattfinden, die Sache von allen Seiten beleuchtet werde, damit man in rechter Zeit darin klar sehe. Vor allen Dingen aber ist dabei erforderlich, daß man, wie wir bereits angedeutet haben, den Gesichtskreis nicht eng ziehe, sondern seinen Standpunkt so nehme, daß die Fragen der höheren Handelspolitik des Staats dabei nicht aus dem Auge verloren, vielmehr in den Vordergrund gestellt werden, denn diese sind offenbar wichtiger als die zuerst hervortretenden Umwandlungen des Formellen des Geschäftsbetriebes.

Es ist recht, wenn der Mensch der ewigen Vorsehung vertraut und ihre Schickungen erwartet, aber es ist auch die Pflicht des Mannes, nicht sorglos in den Tag hinein zu leben, sondern mit dem Maße der Einsicht, die ihm zu Theil geworden ist, den Blick in die Zukunft zu richten und seine Maßregeln so zu treffen, daß nach menschlichem Ermessen das, was er schafft, feststehe und dem Sturme der Zeiten zu begegnen im Stande sey. In dem Verhältnisse der Völker und Staaten gestaltet sich Alles mit

jedem Jahrhundert neu und anders, und nur derjenige kann seinen Platz behaupten, welcher mit der Zeit fortschreitet und ihre Eigenthümlichkeit zu erfassen und zu nützen versteht.

Deutschlands Lage und Verhältnisse haben sich geändert; der Handel nimmt andere Formen an, und wer sie nicht begreift und erfaßt kann nicht mit und in ihnen fortleben und nicht auf sie einwirken. Bremen kann, wenn es die deutsche Stellung einnimmt, die ihm gebührt, ein Hauptvertreter des deutschen Nationalhandels gegen das Ausland werden, es kann, getragen durch das wahre Interesse des deutschen Handelsbundes, zu gleicher Zeit in großartiger Weise sein Eignes fördern. Denn das Interesse des Bundes und Bremens kann nur Eins und dasselbe seyn, da kleine Vortheile, welche der eine oder der andere Theil durch eine Verbindung haben werden, im Blicke auf das Ganze nicht in Betracht kommen. Bleibt Bremen aber ausgeschlossen, so steht es allein da, sein Handel und seine Industrie, abhängig von dem guten oder üblen Willen seiner Nachbarn, auf deren Handelsverfügungen es alles Einflußes entbehrt, werden beschränkt und belästigt; und Bremen wird seinen Wohlstand allmählig sinken und dadurch seine Freiheit und Unabhängigkeit gefährdet sehen, denn die größte Stütze der Letzteren ist sicherlich die Blüthe des Handels und der Industrie seiner Bewohner.

Es ist gewiß, daß die Kosten des Staatshaushaltes einer kleinen Republik, deren Bestehen auf Großhandel und städtische Industrie angewiesen ist, daher aller derjenigen kostspieligen Institute bedarf, die zum Schutze derselben nothwendig sind, verhältnißmäßig ungleich größer seyn müssen wie diejenigen der Regierung eines großen Landes. Diese Kosten können daher in einem kleinen Staate nur dann aufgebracht werden, wenn der Erwerb seiner Bewohner guten Fortgang hat und den Abgaben angemessen ist. Ebenso kann nur dann sich Liebe zum Gemeinwesen erzeugen und auf die Dauer erhalten, wenn in den Bürgern die Ueberzeugung und der feste Glaube vorherrscht, daß ihre materielle Wohlfahrt in der politischen Stellung des Staates ihre größte Stütze gefunden und erlangt habe. Gewönne aber die Idee Eingang, daß die letztere der ersteren hinderlich sey, so würde

Gemeinsinn und Patriotismus ersterben. Es liegt daher eben so sehr auf der Hand, daß nur der Flor des Handels und der Industrie die Mittel zum Bestehen des Staates schaffen, als anderntheils der letztere die allgemeine Zufriedenheit und die Lust und Liebe der Bürger zum Gemeinwesen einzig und allein dadurch bewahren kann, daß seine Politik stets das Ziel vor Augen hat den Erwerb und Wohlstand der Bewohner nach Möglichkeit zu fördern.

Wenn nun nach dem Gesagten, selbst von einem engeren Gesichtspuncte ausgegangen, der Bremische Großhandel bei einem Anschlusse an den deutschen Zollverein nicht nur keinen Nachtheil zu fürchten, sondern vielmehr erhebliche Vortheile zu erwarten hat; wenn das Bestehen der Bremischen Fabriken und mancher bedeutenden Geschäfte durch solchen Anschluß bedingt wird; wenn für die arbeitenden Classen nur Vortheil davon zu erwarten ist; wenn ferner für Gelehrte, Beamte und Renteniere, trotz der erhöheten Kosten der Haushaltungen, nur Günstiges daraus erwachsen dürfte; und wenn im weiteren Gesichtskreise die höhere Handelspolitik entschieden eine solche Verbindung fordert: so folgt der Schluß, daß Bremen dem deutschen Zollvereine sich anschließen müsse und zwar je eher je lieber. Denn je länger die Sache aufgeschoben wird, desto mehr verringert sich der davon zu erwartende Vortheil; da die von Bremen sich entfernenden Geschäfte, je länger desto mehr, sich im Inlande befestigen; und vergrößert daher jeder Aufschub die Schwierigkeit in die alten Bahnen wieder einzulenken. Eben so kann auch der Handelsbund nur den baldigen Beitritt Bremens wünschen, denn je eher derselbe vollständig wird und einen tüchtigen Seehafen erhält, desto schneller kann derselbe seinen Einfluß auf überseeische Staaten geltend machen und seinen freisinnigen Principien zu allseitigem Vortheile Eingang verschaffen. Daher ist die Zeit da, daß Bremen aufwache aus seiner neutralen Ruhe und den Platz einnehme, der ihm vermöge seiner Lage an der See gebührt, als Vordermann in dem Handels-Bunde der deutschen Völker! —

Duckwitz, Arnold,

Ueber das Verhältniß der freien Hansestadt Bremen zum deutschen Zollvereine

Bremen 1837

Merc. 81 ho#Beibd.1
urn:nbn:de:bvb:12-bsb10290836-1